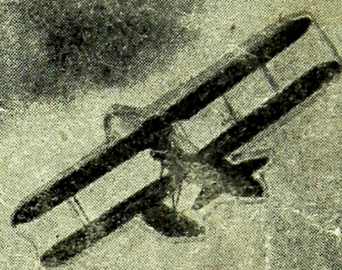


67-7  
1925



Н. С. Бобров

ЖИЗНЬ ЛЕТЧИКА

С-1611. X



1109

1109

1109

1109

1109

47

DX

82

1109

1611



65.6.7

Б 725

Н. С. Бобров

АРХИВ

ОБЛАСТНОЕ  
УПРАВЛЕНИЕ  
КУЛЬТУРЫ  
И СПОРТА  
ОБЛАСТИ  
СВЕРДЛОВСКОГО  
РАЙОНА  
ОБЛАСТИ  
СВЕРДЛОВСКОГО  
РАЙОНА

# ЖИЗНЬ ЛЕТЧИКА

ОГИЗ—МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ

1931

ЧИТАЛЬНЫЙ ЗАЛ

КНИГОХРАНИЛИЩЕ  
ОБЛ. БИБЛИОТЕКИ  
МОСКВА  
г. СВЕРДЛОВСК



656.7 :92

сдано в производство 24/X—31 г.  
подписано в печать 14/XII—31 г.  
редактор С. Разумовская  
техред. Л. Юревич

конструктор книги  
и обложки  
м. а. ильин (москва)

уполном. главлита Б 14330  
м. г. № 2079 инд. д-719 п. л.  
тир. 10000 нар. 7509  
типо-литография  
им. воровского, ул. дзержинского, 18.



[REDACTED]

RECEIVED  
JAN 10 1964  
U.S. AIR FORCE  
HEADQUARTERS  
1000 10 11





**И. В. Михеев**

---



# об этой книжке и об авиации

Как-то раз среди обычной утренней почты я нашел письмо летчика Михеева. Он сообщал мне, что вернулся из очередного полярного полета, и просил зайти к нему.

Вечером я сидел у Ивана Васильевича и слушал рассказы о его полетах и поездках.

Я думал: как жаль, что такой богатый летный опыт пропадает и мы ничего не знаем о нем. Мы вообще мало знаем о жизни наших летчиков.

А что, если взять да записать рассказы Михеева, а потом сделать из них книжку? Ведь такая книжка была бы очень полезна. У летчиков есть чему поучиться. У них — железная воля. Они умеют бороться со стихией и преодолевать препятствия, особенно наши летчики, вышедшие из трудового народа, преданные Советской стране. Они вынесли на своих плечах годы гражданской войны, они и сейчас готовы каждую минуту стать на защиту Советского союза.

Кроме того наши летчики — деятельные участники строительства социализма. На истории жизни летчика можно проследить рост и развитие советской авиации.

Во время гражданской войны у нас еще не было своей хорошо налаженной авиопромышленности, не было заводов, которые могли бы строить такие рекордные самолеты, как за границей. К окончанию гражданской войны скорость иностранных самолетов дошла до



350 километров в час; они могли продержаться в воздухе до 34 часов без посадки, подняться на высоту до 10 километров, покрыть расстояние в 3 тысячи километров. По окончании войны мы принуждены были покупать часть самолетов за границей, но уже начали строить свои собственные авиационные заводы, и целая группа молодых советских конструкторов работала над постройкой собственных самолетов.

В 1924 году шесть советских летчиков на самолетах советской постройки совершили прыжок из Советского союза в Афганистан через один из величайших в Азии горных хребтов—Гиндукуш. В 1925 г. советские летчики слетали из Москвы в Пекин, а двое из них в Токио.

В 1925 г. появился наш первый пробный металлический самолет «АНТ-2». За ним в 1926 году «Пролетарий», на котором летчик Громов за 34 летных часа посетил пять европейских стран и, пройдя 7150 километров, вернулся в Москву. В этом же году летчик Межерауп перепрыгнул на колесном самолете с советским мотором через Черное море, и молодой мотор не «сдал» и выдержал испытание. Почти в то же время летчик Михеев слетал из Москвы в Тегеран, в Персию, проделав 3000 километров, при чем обратный путь покрыл в один день. Наконец в 1927 году летчик Шестаков слетал из Москвы в Токио и обратно, пройдя 22 тысячи километров за 153 летных часа.

С этого года наша авиация пользовалась уже исключительно своими самолетами, моторами и приборами. Наши конструкторы построили целый ряд новых самолетов, в том числе и многомоторных, таких, как «Страна советов», которая летала в Америку, «Крылья Советов» и другие.

Самолеты стали все чаще применяться в хозяйственной жизни страны: для промышленно-торговых целей, в качестве средства передвижения и связи и т. п.



В 1922 году открылась первая советская воздушная линия из Москвы в Нижний-Новгород, а уже в 1926 году СССР располагал сетью воздушных линий общим протяжением в 6 тысяч километров.

С тех пор советские самолеты перевезли сотни тысяч пассажиров, много грузов и почты, неоднократно побывали за далеким полярным кругом. Самолеты привозят с севера пушнину, спасают там терпящих бедствие людей, показывают пароходам и ледоколам дорогу во льдах.

На далеких окраинах Союза, там, где раньше единственным средством сообщения были олени, собаки и верблюды, теперь появился самолет.

С самолета производится фотографическая съемка местности для составления точных географических карт. Такая аэрофотосъемка имеет особенное значение в трудно доступных местах — в горах, лесах и болотах. Там, где требуются сотни землемеров, один-два самолета могут заснять местность в течение двух-трехчасового полета. По этим снимкам изготавливаются географические карты.

Самолеты ведут борьбу с вредителями сельского, лесного, огородного и садового хозяйства, на хлопковых плантациях и виноградниках.

На далеком севере самолеты ищут и находят тюленьи лежки. Благодаря этому добыча тюленей сильно увеличилась. Самолеты рыщут над разветвлением устья Волги, быстро находят места, где идут дорогие породы рыбы, и сообщают об этом по радио ловцам.

На самолетах уже несколько лет под ряд перевозится оплодотворенная икра из Каспийского моря в Аральское для разведения в Аральском море ценных пород рыбы.

И для многих других целей применяется у нас в Союзе самолет.



Польза работы гражданской авиации огромна. Не даром гражданская авиация Союза приравнена правительством к гигантам нашей промышленности.

Существует пятилетний план развития гражданской авиации. Эта воздушная пятилетка успешно выполняется советскими летчиками.

Так думал я, слушая рассказы Ивана Васильевича Михеева.

— Давайте, Иван Васильевич, напишем книжку о том, как вы работали, о ваших полетах и приключениях, — предложил я.

Вначале Михеев отказался.

— Зачем я буду писать о себе? — протестовал он.

Но я доказал ему, что эта книжка будет полезна для многих и в первую очередь для будущих летчиков и для нашей молодежи.

С трудом удалось мне уговорить его.

Так мы и начали в 1928 году писать эту книжку. Мы усаживались где-нибудь в укромном уголке аэродрома, Михеев рассказывал, а я слушал и записывал.

Медленно писалась эта книга. Михеев много раз улетал из Москвы, иногда надолго, в далекие полярные перелеты<sup>1</sup>. Когда он возвращался, мы опять начинали писать. И постепенно слагалась история о том, как бывший рабочий гвоздильного завода путем огромной настойчивости и упорства покорил воздух, не оторвавшись в то же время от земли и от общих интересов нашей страны.

В этой истории пример для всех нас и залог успеха нашей авиации и всего нашего строительства.

ник. бобров, 1929 г.

---

<sup>1</sup> В этой книжке описываются лишь десять лет работы летчиков, с 1919 по 1929 годы, и далеко не все перелеты И. В. Михеева вошли в нее.



# как я научился летать

1. детство
2. на московском аэро-  
дроме
3. „моран Ж“
4. я делаю учебный само-  
лет
5. испытание
6. я учусь летать
7. мой первый самостоя-  
тельный полет

## I. детство

Скучно и однообразно проходило мое детство. С шести лет помогал я работать своему отцу, башмачному мастеру.

Семья была большая — шесть человек, а заработки маленькие, едва концы с концами сводили.

Лишь с большим трудом, урывками удавалось мне учиться. Три года я провел в городской школе. На этом образование мое закончилось. И быть бы мне сейчас башмачником, мастером-кустарем, если бы не стал я летчиком.

Однажды, в раннем детстве, я увидел картину, как летит человек. Это был Орвиль Райт, летавший в 1903 году на построенном им самим самолете. С тех



пор и днем и ночью мерещилась мне эта картина. Часто сапог или башмак, который мне давали для починки, валялся из моих рук, и отец сердился на меня.

Но я продолжал мечтать, да отец тоже поддерживал во мне мысль о какой-то другой жизни, не похожей на ту, которую прожил он: ведь он с восьми лет только и делал, что чинил обувь.

В 1910 году в Москве, на Ходынке, начали летать первые русские авиаторы: Россинский, Габер-Влынский и многие другие.

Почти ежедневно я бегал на Ходынку, а жили мы у Сухаревой башни. Я садился верхом на забор или пробирался на самый аэродром и там любовался полетами чудесных птиц.

С Ходынки я возвращался домой поздно вечером и за ужином рассказывал отцу обо всем, что видел. Я «сбился с панталыку», как говорили матери всех соседних ребятишек, и уже не один, а во главе большой компании отправлялся на аэродром.

Там все механики знали меня.

— Ну что, шкет, опять пришел? — презрительно-добродушно спрашивали они, но разрешали осматривать самолеты и даже просили иногда помочь передвинуть самолет. А мы — я и другие ребята — считали за счастье хотя бы только подержаться за него.

Долго приставал я к одному механику, чтобы он взял меня на работу.

— Мал очень, — отвечал он.

Отец стал уговаривать меня уехать в провинцию к брату на гвоздильный завод. Отец хотел, чтобы кто-нибудь из сыновей «вышел в люди» и работал на заводе, а не в тесной и душной каморке сапожника, где он сам просидел всю жизнь.

Проволочно-гвоздильный завод стоял в глуши, в лесу, в 18 километрах от железной дороги.



Мне было тогда 11 лет, а работал я по 10-11 часов в сутки. К вечеру сваливался от усталости. Единственным утешением для меня были мечты об авиации, о самолетах.

Жалованья я получал 8 рублей в месяц, жил почти впроголодь, но при получке всегда покупал книги, и больше всего по механике.

В 14 лет, после долгих просьб, меня перевели наконец на работу к двигателям в ночную смену. Работа начиналась в 6 часов вечера, а кончалась в 6 утра.

Первое время я был уборщиком при двигателях: подметал помещение и до одурения чистил металлические части машин. Но я чувствовал себя счастливым: я находился в самом сердце завода, откуда весь завод приводится в движение.

«Лет пять работы — и я буду кое-что знать о двигателях», думал я и жадно читал о машинах все, что попадалось под руку.

Помещение силовой установки было самым лучшим и чистым во всем заводе: блестящие изразцовые полы, много света — так много, что от непривычки к нему и к ночной работе у меня болели и слезились глаза.

В свободные от работы дни я или читал, или уходил в лес с товарищами. Мы ловили рыбу, купались, варили необыкновенно вкусную кашу. И всегда было жаль, когда день кончался и приходилось возвращаться домой.

Сначала мне поручили только смазку машин, потом я помогал при разборке их во время ремонта, а к концу третьего года уже мог заменять машиниста.

Но на третий год болезнь глаз усилилась, и я перешел опять к станку, за которым провел еще два года.



## 2. на московском аэродроме

В это время началась война. С 1915 года я был солдатом-пехотинцем маршевой роты. В окопах я испытал все прелести фронтовой жизни и почувствовал бесправие солдата царской армии. Времени для размышлений было достаточно. У меня раскрылись глаза на многое, и я понял, кому нужна война. Я стал большевиком и впоследствии активно участвовал в Октябрьской революции.

В 1917 году мне удалось перейти из пехоты на военную электростанцию при штабе армии и, к моей великой радости, на работу к моторам. Тут я познакомился с двигателями внутреннего сгорания, применяемыми и в авиации, а чтение книг помогло мне понять теорию двигателей.

Я уже был знаком с судовыми, мотоциклетными и автомобильными двигателями.

На ближайшем военном аэродроме я завел знакомство с механиками и с их разрешения рассматривал авиационные моторы.

Через три месяца я поступил добровольцем в Красную армию, окончил военную автомобильную школу, и меня назначили на московский аэродром механиком второй категории.

Тут уже было чему порадоваться: моя многолетняя мечта осуществилась — я работаю на аэродроме и работаю не как ученик, а как моторист.

Вскоре меня перевели в мотористы первого разряда и наконец в старшие.

Теперь не за горами и обучение полетам. Скоро я буду летчиком, буду взвигаться в небо и подолгу парить в нем. И я с удвоенной энергией стал изучать новые, не известные еще мне моторы, с любовью разбирал их, находил их болезни, лечил и снова собирал.





За работой над самолетом. Справа один из „добровольцев”.  
Слева Михеев.

Уже полгода, как я на московском аэродроме. Ежедневно с раннего утра до позднего вечера я, как и все другие механики, возжусь с моторами.

Тяжелое время. Белые давят и нажимают на фронтах. Наша авиация получила в наследство от царского правительства рухлядь вместо самолетов. Красные летчики летают на фронте на гробах-самолетах, тогда как у белых прекрасные французские и английские машины.

В тылу было не лучше. К нам, в московскую высшую авиашколу, командировали учеников-летчиков, уже прошедших учебу на тяжелых «фарманах» и других самолетах, для совершенствования в высшем пилотаже — умении проделывать в воздухе самые трудные приемы полета: мертвые петли, штопор и другие.



Ежедневно совершались учебные полеты на неустойчивой машине «моран Ж», и почти каждую неделю погибал кто-нибудь из учеников. То и дело провожали мы на кладбище товарищей. Но из нескольких разбитых самолетов мы собирали новый, и на нем продолжали учебные полеты.

### 3. „моран Ж“

Я попрежнему мечтал стать летчиком. Много раз подавал я начальству рапорт и просил откомандировать меня в авиашколу первоначального обучения, но начальство неизменно отвечало, что я более полезен как хороший механик, а буду ли я хорошим летчиком, еще неизвестно.

«Зачем же я потратил столько энергии? — думал я с горечью. — С таким трудом попал в авиационную школу, а учиться летать не дают».

Мой начальник, заслуженный летчик Союза Иван Климентьевич Поляков, был особенно расположен ко мне.

— Иван Климентьевич, поучи летать! — часто приставал я к нему.

Иван Климентьевич смотрел на меня в упор, точно впервые видел меня.

— Вот чудака! Ребята! — обращался он к другим мотористам. — Видели вы чудака? Да что, не знаешь нешто самолета «моран Ж»? Хочешь голову сломать? Люди годами готовятся к нему и «фарман» шестнадцатый и двадцатый проходят, и тридцатый разведывательный, и «сопвич», и «моран» рулежный нюхают. Да ты что, семи пядей во лбу, что ли? Уж чисти лучше цилиндры да не думай о невозможном, — заканчивал он под смех мотористов.

Я тяжело вздыхал и с ожесточением принимался



снова за переборку вертушки, как звали мы тогда мотор «рон» с вращающимися цилиндрами.

«Правильно, это все правильно, — рассуждал я. — И в школе из первой группы в последнюю не перепрыгнешь. Но все же я хочу быть летчиком и буду им».

И я стал летчиком, и помог мне в этом мой начальник и товарищ по работе Иван Климентьевич Поляков.

Он был рабочий, слесарь, «потомственный почетный пролетарий», как он себя называл. Собственными силами выбился он в люди и стал одним из лучших летчиков. В то время он был инструктором-учителем кончающих высшую авиационную школу. Он выпустил около трехсот красных военных летчиков.

Спокойный, уравновешенный, всегда добродушный и энергичный — таким знали мы Полякова.

Ходил он в то время, по недостатку обмундирования, в брюках и куртке, сшитых из старой военной палатки; на ногах — рваные сапоги, а голову его украшала щегольская «пилотка» — маленькая бархатная шапочка летчиков старой армии.

Частенько в свободное от полетов и работы время мы летали с ним на «моран Ж», на этом вертлявом самолете, на Москва-реку купаться. Для нас такие воздушные прогулки были все равно, что для москвича поездка на трамвае, который, кстати сказать, в то время не ходил.

Тесно и неудобно было сидеть в маленьком самолете. Его сиденья были расположены так близко, что Иван Климентьевич сидел почти у меня на коленях. Рули управления были перед ним. Я же видел лишь его спину и затылок.

Часто во время таких полетов я досадовал, что этот самолет не имеет вторых рулей, второго управления, какое бывает на учебных самолетах. Если бы было второе управление, я сам бы мог управлять са-



молетом, а в случае моей ошибки Иван Климентьевич сразу своими рулями исправил бы ее. Тогда можно было бы на «моран Ж» учиться летать.

Однажды после купанья мы лежали на песке у реки. Разговор зашел об обучении летчиков полетам и о теории авиации.

— Вот ты хочешь учиться летать, — говорил Иван Климентьевич. — А знаешь ли ты теорию авиации? А это, брат ты мой, серьезная вещь: нужно знать для этого и математику, и инженерное дело, и науку о вождении самолетов в воздухе, и многое другое. Предположим, тебе придется не только мотор испорченный исправить, но и самолет переделать. Разве ты справишься с этим?

Я ответил Ивану Климентьевичу, что теорию я и раньше учил и сейчас учу, но, зная моторы, я все же не знаком с самим самолетом, с наукой о его наивыгоднейшем построении, с аэродинамикой. Если бы мне пришлось переделать самолет, я вряд ли справился бы с этой работой.

И тут у меня мелькнула мысль: «А что если взять, да и переделать «моран Ж» на учебный самолет? Тогда я мог бы учиться летать на нем». Но я ничего не сказал об этом своему начальнику. Я решил сначала обдумать и взвесить шансы за и против.

#### **4. я делаю учебный самолет**

Переделать «моран Ж» в учебный самолет для человека, не знакомого с аэродинамикой, задача почти невозможная. И я засел за изучение этой почтенной и чрезвычайно сложной науки.

Я плохо знал математику, и это мне очень мешало, но я хотел быть летчиком и должен был добиться своего.



Что же мне нужно было предпринять, чтобы переделать самолет?

Во-первых, надо было достать самый самолет, мне конечно не позволили бы портить школьный, казенный; во-вторых, надо было перенести второе сиденье на самолете немного дальше назад и, в-третьих, поставить второе рулевое управление. Самое же главное — не изменить при переделке летных качеств самолета и не сдвинуть центра его тяжести. Если бы это случилось, то вес второго человека, передвинутого по продольной оси назад, передвинул бы и центр тяжести. А тогда... тогда лететь было бы невозможно: хвост самолета в полете провалился бы вниз.

Как же обойти это самое главное препятствие, как разрешить эту задачу?

После долгих подсчетов я пришел к заключению, что без ущерба для летных качеств самолета передвинуть заднее сиденье немного назад можно. Но я не верил в свои силы. Я мучился и сомневался.

Тогда я рассказал обо всем моему учителю и начальнику Ивану Климентьевичу. Он разрешил мне приступить к работе и обещал помочь.

Втихомолку, по ночам, как вор, перетаскивал я с «авиационного кладбища» остатки разбитых самолетов, выбирал более или менее целые части, старательно и долго осматривал и испытывал на крепость каждую из них, а потом откладывал в укромный уголок ангара. Так постепенно, мало-по-малу, все части самолета «моран Ж» были собраны.

Иван Климентьевич осмотрел их и одобрил мой выбор.

— На днях, — сказал он, — мы проверим твои расчеты и произведем опыт.

Этот опыт, по его предложению, должен был состоять в следующем. Мы вылетаем вместе на обычном

**КНИГОХРАНИЛИЩЕ**

**ОБЛ. БИБЛИОТЕКИ**

**г. СВЕРДЛОВСК**



«моран Ж». Во время полета я вылезал из сиденья и медленно пробираюсь по фюзеляжу — остову самолета — назад, чтобы узнать, до какой точки фюзеляжа можно будет отнести сиденье без ущерба для совершения прямолинейного полета.

Этот план товарища Полякова мы провели в жизнь.

Во время полета я вылез из сиденья и стал ложиться спиной на фюзеляж самолета. Пропеллер бросал мне в лицо вихри холодного ветра. Было жутко и страшно. Я зажмурил глаза, чтобы не видеть глубины бездонного неба, и медленно полз на спине назад.

Поляков все время с беспокойством оглядывался и с тревогой следил за мной. Вдруг он схватил меня за ноги: ему показалось, что я сейчас свалюсь. Это было так неожиданно, что я в испуге сделал резкое движение и чуть было действительно не полетел вниз. Но Поляков держал меня крепко, все обошлось благополучно. Опыт на этот раз не удался.

Во второй полет Поляков снова дергал меня за ноги, но я уже не обращал на это внимания: я закончил опыт как раз в тот момент, когда хвост самолета стал заметно проваливаться вниз.

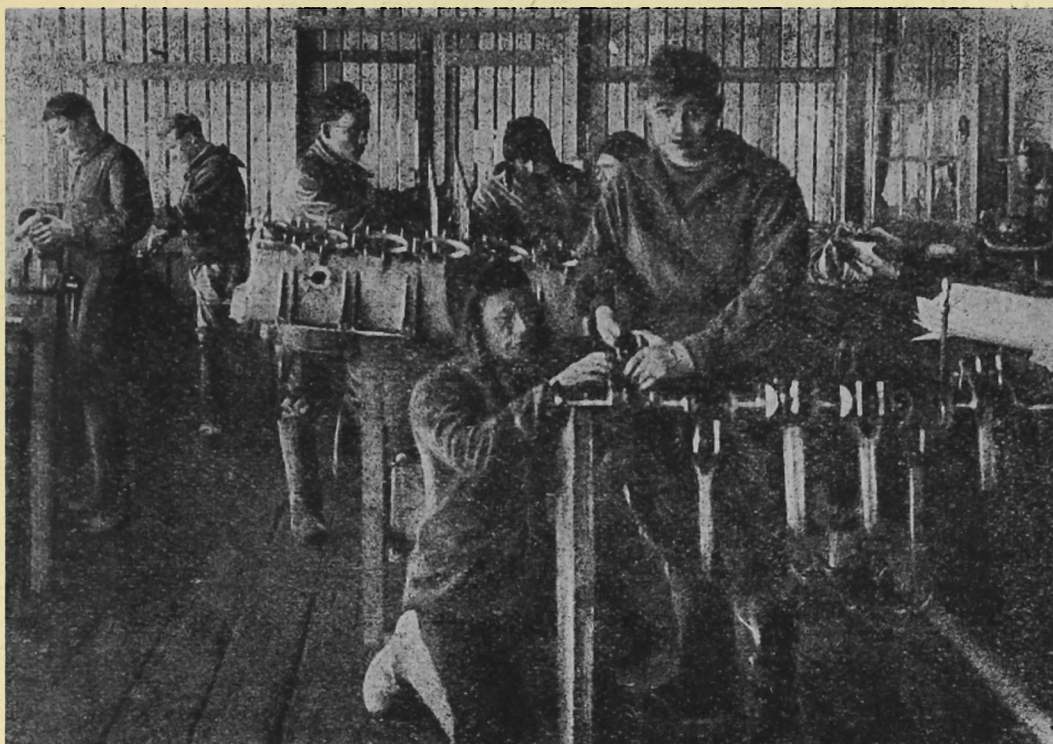
«Опыт изменения продольной центровки самолета типа «моран Ж» — так называли мы наш воздушный трюк.

Эти два полета дали нам очень много: во-первых, мы убедились в правильности наших расчетов, во-вторых, поняли, что отнесение центра тяжести так далеко назад, как нам было необходимо, потребует и увеличения площади хвостовой поверхности.

Я немедленно принялся за дело: днем я зубрил теорию и исполнял свою обычную работу моториста, а по ночам собирал самолет.

Сначала об этом никто, кроме Полякова, не знал.





За ремонтом моторов. Общий вид моторной мастерской.

---

Но долго держать это в секрете было невозможно, и вскоре все товарищи догадались, что мы что-то (ва-)  
теваем. Как только они узнали, в чем дело, у меня сей-  
час же появились помощники-добровольцы, и работать  
стало гораздо легче.

Через месяц моя машина была готова. Но (не было  
мотора, его нужно было еще собрать.

Часть за частью приносили мне товарищи мотористы  
обломки старых моторов. Я их подтачивал, изготавливал  
недостающие новые части.

Прошел еще месяц, и вот мотор собран: «ран»,  
80 лошадиных сил.

Все это время под руководством товарища Полякова  
я изучал теорию полетов. За несколько месяцев при-  
шлось одолеть то, на что тратятся годы.



Настал торжественный день: мой самолет, построенный из окровавленных обломков разбитых самолетов, готов.

Он казался мне красавцем. Но теперь, оглядываясь назад, я вижу, что он был порядочным уродом. Фюзеляж и крылья были от «морана Ж», а рули от «моран порасоль» — значительно большие по размерам, чем рули «моран Ж». Сиденье было перенесено назад, и в обеих кабинках были поставлены рулевые управления.

Испытывать самолет взялся товарищ Поляков.

Как волновался я накануне первой пробы моего детища в воздухе! Я все боялся, что нами допущена какая-нибудь ошибка. Севастопольские летчики несколько лет назад проделали то же, что и я, то есть переставили сиденье, и разбились по невыясненной причине: самолет перешел в штопор и ударился с огромной силой о землю; летчики погибли.

Время было тревожное. Деникин подошел к Орлу. Мамонтов прорывался к Туле. Командование армией, напрягая последние усилия, стянуло все авиационные отряды к месту прорыва.

Наша школа в трехдневный срок мобилизовала лучших своих учеников для отправки на фронт. Каждый самолет был на учете, каждый опытный летчик-учитель нужен Республике.

А мы тут занимаемся баловством — опытами, которые могут закончиться гибелью такого человека, как Поляков.

Накануне дня пробы я не спал: сотни раз осматривал самолет, проверял его детали, копался в моторе.

На рассвете Поляков застал меня за работой. Скоро пришли мотористы и вывели самолет в поле.



## 5. испытание

Поляков был спокоен. Внимательно, не спеша осмотрел он самолет и заставил нас, мотористов, испытывать работу мотора.

Потом приказал принести нашего аэродромного «болвана», — большой мешок с песком, равный весу человека. Поляков боялся аварии и не хотел брать с собой пассажира.

Болвана торжественно усадили на заднее сиденье.

Нарисованные углем глаза и усики стрелками выглядели дурашливо и весело. Но я с отвращением смотрел на него: так не вязался весь его вид с опасностью трудного и сложного испытания. Только наши мотористы не унывали: бодро и весело исполняли они приказания Ивана Климентьевича.

Но вот мотор зафыркал, зарычал — сначала тихо, потом оглушительно-громко. Поляков поднял руку, и мотористы, державшие самолет, быстро отскочили в сторону. Самолет пополз по полю и взлетел.

Мне хотелось бежать за самолетом, догнать его. Я поднял голову: хвост то заваливался вниз, то резко подпрыгивал вверх. Было ясно, что расчеты хвоста произведены неточно.

«Исправим, все исправим, — думал я, — лишь бы Иван Климентьевич благополучно спустился, лишь бы самолет не перешел в штопор».

Но вот и посадка.

Что это? Почему так сияет лицо Полякова? Он подходит ко мне, жмет мою руку и говорит:

— Молодец, хорошо сделал. Будем учиться летать.

— Позволь, Иван Климентьевич. Что же хорошего? Ведь хвост-то проваливается? — недоумевающе спрашивал я.

— Чепуха! И у фабричных машин иногда провали-



вается хвост. Это мы переделаем. Ну, садись, полетим, пока начальства нет.

Было еще рано. Солнце только что встало, и его косые лучи золотили далекие домики на горизонте.

Начальство и ученики-летчики еще спали. Они ничего не знали о нашем успехе. Начальство могло бы пожалуй и запретить мне полеты.

Быстро вынули мы мешок с песком. Я прыгнул в заднее сиденье и ощупал рули: к ним я буду сейчас прикасаться во время полета, с их помощью я впервые почувствую упругость воздушной среды.

До этого времени я много летал. Но этот полет был особенный: я был пьян от сознания, что я и мои товарищи сделали этот самолет самостоятельно. Я почти ничего не замечал, не слышал, помню только добродушное лицо моего учителя: он все время оглядывался на меня и как будто хотел ободрить, поддержать. Наконец мы благополучно спустились на землю. Товарищи окружили нас радостной толпой. Они подняли меня на руки и стали качать. Затем в честь нашего полета был устроен настоящий пир: в старом ящике из-под самолета, на самодельном столе, были разложены крошечные порции белого хлеба и по кусочку сахара на каждого участника «пира». Тут же стояло железное ведро с «морковным чаем», мы черпали его банками из-под консервов. Так отпраздновали мы свою победу.

Вечером того же дня я и Иван Климентьевич вместе с помощниками-добровольцами взялись за переделку хвоста самолета.

На другой день произвели испытание: самолет летал превосходно.

Еще несколько полетов совершил Поляков для пробы самолета и перекатал в воздухе за это время всех товарищей, помогавших мне при переделке.



## 6. я учусь летать

Начались учебные полеты. Летали рано утром, чтобы начальство не увидело и не запретило летать.

Сначала Иван Климентьевич разрешал мне только держать ручку управления, потом позволил мне управлять самому и лишь проверял мои движения (своими рулями. Постепенно я научился вести самолет по прямой линии, научился бороться с ударами ветра в крылья самолета.

Иван Климентьевич не хвалил меня, но и не ругал. Летали спокойно, без всяких приключений. С каждым разом я приучался к какой-нибудь новой части полета. Сначала я умел следить только за линией горизонта, потом научился различать одновременно земную поверхность, слышать, как работает мотор, видеть, какие движения рулями делает Иван Климентьевич при повороте самолета и при его посадке на землю, и многое другое.

Наконец Иван Климентьевич показал мне, как делается поворот, и, когда я усвоил это, перешел к самой трудной части первоначального обучения — к посадке на землю.

Бывали случаи, что человек, никогда не летавший, но знакомый с управлением самолетом, совершал приличный полет в спокойном воздухе. Но при посадке такой летчик ломал самолет. Посадка, по мнению всех учеников, — самая трудная часть полета.

Однако и с посадкой взлетом я вскоре ознакомился и по 10 минут подряд летал совершенно самостоятельно, взяв управление в свои руки.

Тридцать совместных полетов совершил со мной мой учитель. Перед тридцатым первым он неожиданно заявил мне:

— Лети один.



— Как один? Почему? Ведь я еще не умею летать!  
— Лети один, — снова приказал он.

Я растерялся и никак не мог решиться.

«Как же я полечу один? — думал я. — Вместе — другое дело. Случись какая ошибка, Поляков исправит ее. А так — кто же исправит мою ошибку?»

## **7. мой первый самостоятельный полет**

Повинуясь приказу, я все же полетел, но не один: со мной сидел «болван» — мешок с песком.

Я сильно волновался перед первым полетом. Не менее моего волновался и мой учитель.

Как мне рассказывали потом, Поляков смотрел все время вверх, размахивал руками, ругался и кричал, словно я мог его услышать:

— Да не так, не так! Как я тебя учил, Ванька? Совсем не так! От себя руль! Чорт, от себя!

Потом, не выдержав при виде моей какой-то особенно грубой ошибки, убежал в ангар.

А я... что я переживал во время моего первого полета! Лишь только я взлетел, как все мои страхи и сомнения словно ветром унесло. Некоторое время еще беспокоила мысль, что, если сломаю машину, узнает начальство, вышибут из авиации. Но и эту мысль вытеснили из головы многочисленные заботы.

В воздухе я не чувствовал себя одиноким. Быстро вспоминал я навыки, полученные мною в учебе, и скоро добрался до села Всехсвятского, расположенного по соседству с аэродромом, набрал высоту и повернул к аэродрому. Но когда я летел над лесом, мотор стал давать перебои: он начал чихать, как больной человек.

Я растерялся и уже думал было спуститься в лесу, как вдруг мотор заработал снова. Его могучий рык



невольно внушил мне уверенность, и я спокойно и плавно начал огибать огромный круг над аэродромом.

Сколько радости и гордости испытал я в ту минуту! Моя детская мечта осуществилась: я летаю над тем самым аэродромом, над которым летали и Россинский, и Уточкин, и Габер-Влынский, и другие герои воздуха! Я вспомнил, как бегал сюда по вечерам, после тяжелого трудового дня, как, забыв об ужине, стоял за забором и мечтал.

Я оглянулся назад: болван, казалось, тоже радовался моему успеху — одобряюще подмигивал он мне своим криво нарисованным глазом. Я невольно рассмеялся.

В эту минуту я опять очутился над лесом, и мой мотор снова сдал. Я растерялся, грубо и неловко повернул к аэродрому и чуть-чуть не скользнул на крыло.

С большим трудом дотянул я до окраины аэродрома, кое-как спустился, попробовал мотор — на месте, собрался было снова лететь, но тут увидел, что ко мне бегут Поляков и мои товарищи.

«Мне не позволят больше летать», подумал я с испугом, дал скорее газ и взлетел над их головами.

Я видел, как Иван Климентьевич показал мне кулак. Потом выяснилось, что они просто хотели помочь мне, и я напрасно испугался.

Во время второго взлета мотор работал великолепно, и я уверенно и спокойно летал над аэродромом, совершая, как тогда думал, свой последний полет.

Я летал около часа и с глубоким сожалением пошел на посадку.

Поляков встретил меня сначала без ругани, молча. Это был плохой признак. Но потом он подошел ко мне, пожал руку и сказал прерывающимся от волнения голосом:

— Поздравляю с первым самостоятельным полетом!



Молодец! Хорошим летчиком будешь.—Немного помолчав, он перешел к обсуждению полета, и указал на ошибки, допущенные мною.

Мои друзья встретили меня бурно: они поздравляли меня с первым полетом и долго качали.

Иван Климентьевич, гордый своим учеником, с сияющим лицом переходил от одной кучки учеников к другой и всем рассказывал о том, как я построил самолет и научился летать.

Больше конечно скрывать было нечего. К вечеру о моем полете знала уже вся школа, и последним узнало начальство.

Начальник школы вызвал меня к себе, долго расспрашивал и наконец разрешил делать учебные полеты, но только рано утром, до начала общих полетов.

На моем «моране» я совершил еще около пятидесяти полетов без единой поломки, официально прошел всю учебу и стал летчиком.



# В авиационной школе

1. на гробах-самолетах
2. продуктовый рейс
3. смерть моториста Полова

## I. на гробах-самолетах

В ту героическую эпоху советской авиации на аэродроме работали только искренне преданные этому делу люди; работали почти без пайков, без обмундирования, без зарплаты. И надо было искренне верить в великое будущее авиации и любить ее, чтобы отдавать ей все свои силы, а зачастую и жизнь.

После своего первого успеха я весь ушел в работу. Прежде всего я ознакомился со всеми машинами, имевшимися на аэродроме, а потом начал летать на них.

Постепенно я перешел на самые трудные для молодого летчика самолеты «ньюпор» и быстро одолел их, так как я хотел стать военным летчиком-истребителем.

В военной авиации различаются три основных вида самолетов: бомбовозы, разведчики и истребители.

На тяжелых самолетах-бомбовозах совершаются далекие налеты в тыл противника. С них бросают бомбы,



чтобы взорвать стратегические пункты неприятеля: железнодорожные станции, мосты и прочее. На разведчиках летчики-наблюдатели следят за передвижением войск неприятеля в его ближайшем тылу, фотографируют местность, сбрасывают бомбы и т. д., а самолеты-истребители охраняют своих разведчиков и бомбовозов и ведут борьбу с истребителями противника, вступая с ними в воздушный бой.

Для того чтобы быть летчиком-истребителем и уметь вести бой в воздухе с самолетом противника, надо знать фигурные полеты.

Все молодые летуны московской школы при всякой погоде вылетали на тренировку, плавали и ныряли в воздухе.

Мы то замыкали петлю за петлей, то переворачивались через крыло, то ввинчивались с огромной скоростью в воздух и летели, подобно камню, вниз, чтобы перед самой землей перейти в режим горизонтального полета.

Бурно прилиwała кровь к голове, темнело в глазах, дрожали усталые мускулы — все мы от недоедания страдали малокровием. И один за другим гибли красные летчики, падая жертвой отсталой техники и неумения ее применять.

Свои самолеты мы добродушно-презрительно называли «гробами».

Бывало обойдет летчик вокруг своего самолета, осмотрит его недоверчивым взглядом и скажет товарищам:

— Ничего себе гробик. Правда, гудит в полете, что твой орган, и довольно заносчив, но в общем — не хуже других.

А на другой день его летающий гроб действительно становился гробом летчика, или бывало «отмочит такую штучку», что об этом событии несколько лет вспоминают летающие люди.



Однажды в теплый зимний день, закончив полеты, я стоял у ангаров, наблюдая за репетицией воздушного боя, который производили в прозрачном мартовском воздухе двое товарищей.

Я видел, как, окончив бой, один из них удалился в сторону и, увлекшись полетом, начал тренироваться в приемах высшего пилотажа. Одну за другой он вычертил несколько мертвых петель, снова набрал высоту и в 1200 метрах от земли, разогнавшись, поставил свой самолет боком, чтобы совершить простой переворот через крыло. Но тут правое крыло самолета внезапно отделилось и взмыло куда-то вверх, а самолет понесся резко вниз, к Москве. Через несколько секунд до меня донесся отзвук тяжелого удара.

Вот и еще одна жертва! Еще раз подвел летающий гроб! Пропал ни за грош Аниховский!

Я с товарищем вскочил в автомобиль и помчался к Москве.

У поворота к Боткинской хирургической больнице мы увидели бегущих куда-то людей. Они бежали к месту падения самолета. Мы тоже ехали туда.

В двух метрах от каменного больничного корпуса в огромном снежном сугробе торчали обломки самолета, запутавшиеся в обрывках толстых электрических проводов. Самого летчика уже не было среди обломков.

В приемной больницы мы увидели доктора. Оказалось, Аниховский уже лежал на операционном столе; его оперировал профессор Розанов.

— Аниховский будет жить, — заверил нас доктор.

— Как? Он упал с высоты полутора тысяч метров и остался жив? — невольно удивились мы.

— Сломана только нога и два ребра, — ответил доктор.

Санитар больницы рассказывал:

— Стою это я на крыльце, свертываю козью ножку — кум намедни махорки из Тамбова привез. Вдруг как за-



свистит вверху! Поднял я голову — мне снегом глаза так и залепило. Смотрю, провода электрические — их всех шестнадцать — порвались. И прямо в кучу снега машина воткнулась. Снег этот мы ночью сгребли — на (вчерашнем субботнике его с крыш сбросили. «Вот, думаю, ловко парень угадал». Смотрю и глазам не верю: выходит из машины человек, грозит кому-то вверх кулаком, ругается.

Провода и куча снегу спасли нашего летчика, упавшего с огромной высоты на землю.

Через неделю, сидя на койке, он рассказывал нам о своем падении:

— Лечу, камнем верчусь. Думаю, сейчас смерть. Потом решил не сдаваться без боя. Начал работать рычагами управления, но увидел, что это мало помогает. Взглянул на высотомер — ничего не рассмотрел вначале. На всякий случай выключил мотор, чтобы не сгореть при ударе. Увидел на альтиметре цифры пятьсот, четыреста <sup>1</sup>. И в этот миг удар.

Через два месяца Аниховский уже снова ходил по аэродрому. Судьба готовила ему другой конец: он поехал к себе в деревню в отпуск, заразился по дороге сыпным тифом и умер в постели уездной больницы.

В тяжелых условиях жили летающие люди того времени. Окруженная кольцом фронтов, страна голодала. Пайки были ничтожные. Работали по 14—16 часов в сутки. Особенно трудно приходилось семейным. Летчики вставали на рассвете, кололи дрова, таскали воду, бегали к вокзалам, чтобы достать пуд картошки или ковригу хлеба для ребят, а потом летали, тренировались сами, учили молодых летчиков. И так каждый день.

---

<sup>1</sup> При резком падении альтиметр-высотомер запаздывает в показании. Стрелка стоит на цифре 300-200 метров, а на самом деле запаса высоты уже нет.



Зачастую с московского аэродрома поднимался самолет и уходил в необычайный продуктовый рейс: летчик летал в далекую деревню за продуктами. Езда по железной дороге требовала много времени да к тому же вся Москва была окружена сетью заградительных отрядов. Начальство знало об этом, но из двух зол выбирало меньшее, и продуктовые полеты стали обычным делом.

Однажды и я принял участие в таком полете.

## 2. продуктовый рейс

Иван Климентьевич Поляков давно уже собирался слетать за продуктами. Мой друг и товарищ (Игорь Попов, с которым мы жили вдвоем в небольшой комнате недалеко от аэродрома, предложил нам лететь в деревню к его родителям. Мы охотно согласились и решили вылететь вечером, чтобы рано утром успеть вернуться в Москву.

Сильный, порывистый ветер так подбросил при взлете наш легкомысленный «моран Ж», что я едва усидел на месте, а у Полякова ветер вырвал из рук карту пути. Мы полетели без карты.

В 50 километрах от Москвы мотор закапризничал. Пришлось садиться. Выбрали в лесу подходящую полянку, но ветер не давал подойти к земле, отбрасывая наш легкий самолет в сторону леса.

При третьей попытке сесть ледяной осенний шквал на высоте 200 метров от земли перевернул самолет на крыло, и нам едва удалось уже перед самой землей вывести его из смертельного скольжения.

Мы снова поднялись вверх к облакам, закрывшим уже горизонт, и облегченно вздохнули, когда убедились, что мотор наконец взял.

Лихо махнув рукой, Иван Климентьевич дал мне понять, что он продолжает полет.



Мы поднялись выше облаков, рассчитали по часам и скорости; где должна была находиться наша деревня, и, вынырнув из облаков, скоро увидели ее.

Ветер все усиливался и переходил в шквал. Наш самолет планировал на небольшую поляну в лесу. Поляна росла, увеличивалась, мчалась навстречу самолету. Мы уже чувствовали себя на земле, как вдруг раздался треск, звуки, похожие на выстрелы. Это рвались тросы. Потом все смолкло.

Когда мы вылезли из-под обломков самолета, мы увидели бегущих к нам деревенских ребятишек.

Наши лица были в синяках и ссадинах.

— Попались, друг, — печально промолвил Иван Климентьевич.

— Да, брат, такие самолеты и в мастерских не чинят, — ответил я ему в тон.

Обсудив положение, мы все же решили чинить: слишком позорно возвращаться в Москву на поезде, без самолета.

Ночью я отправился на ближайшую железнодорожную станцию в 18 километрах и послал моему верному другу Игорю Попову телеграмму с просьбой срочно привезти пару колес для самолета.

Когда я к утру вернулся, Иван Климентьевич был уже за работой: он достал в деревне досок, гвоздей, кровельного железа, раздобыл пилу и, сняв свой замасленный френч, энергично трудился. До вечера следующего дня, к прибытию Игоря, мы успели уже заменить сломанные части крыльев новыми и перебрали мотор.

Работали мы конечно кустарным способом, и неудивительно, что Игорь, увидев самолет, начал ругаться:

— Это вы что же, в насмешку, что ли, заставили меня тащиться за 18 верст от станции? К чему вам колеса? Разве можно ремонтировать такие самолеты?

Однако с его помощью ремонт все же был быстро



закончен, и на третий день мы испытали наш гроб в воздухе.

— Ничего, лететь в Москву можно, — заключил Иван Климентьевич, и мы полетели.

При спуске на аэродром мы имели несчастье подрулить прямо к начальнику школы. Он сейчас же подошел к нам.

Осмотрев наш странный, заплатанный самолет и сделав вид, что он не замечает огромной коровьей ноги, высывавшейся из-под сиденья Ивана Климентьевича, и рассыпанного на моем сиденье пшена, он сказал:

— Сфотографировать как образец полевого ремонта и сдать на кладбище, — повернулся и, закусив губу, чтобы не рассмеяться, отошел в сторону.

Вечером мы варили кулеш и ели необычайно вкусный борщ, но... без хлеба: мы забыли его положить в самолет, и две огромные ковриги остались лежать на лесной поляне.

Так закончился наш продуктовый рейс.

### 3. смерть моториста попова

Между тем учеба продолжалась. Весь аэродромный коллектив — летчики, механики, обслуживающий персонал — работал не покладая рук.

Смена за сменой уходили на фронт из нашей школы молодые советские летуны и, сражаясь с противником, значительно превосходившим нас техникой, все же часто одерживали над ним победы.

То одно, то другое имя выученников московской школы мелькало в приказах Реввоенсовета, где говорилось о храбрости и героизме солдат революции.

Часто школа почти в полном составе выступала на фронт, часто многие из нас участвовали в боях.



Возвращаясь, мы снова принимались за учебу, подготавливая смену погибшим товарищам.

Двадцатидвухлетний моторист Игорь Попов, мой друг и сожитель, только и мечтал о том, чтобы стать летчиком.

Он летал каждый раз, как только его брал инструктор. Из-за очереди летать происходили целые сражения.

Раз в хмурое зимнее утро Игорь с довольным видом, оттеснив других, забрался в новый самолет «авро», отбитый у белых. Позади него уселся инструктор Ключке, который изредка обучал Игоря полетам.

Самолет плавно взлетел и исчез в мерцании тусклого дня.

Я занялся очередной работой. Через несколько минут мне сказали, что Игорь и Ключке разбились. Оказалось, что на высоте 100 метров с мотора сорвался капот — металлический щит; часть его попала на тросы управления и разорвала их. Самолет, перейдя в штопор, камнем вонзился в землю. Инструктор Ключке поломал ноги, а Игорю, сидевшему на переднем сиденье, раздавило спинной хребет. Смерть наступила мгновенно.

Через два дня Игоря хоронили. На аэродроме выстроились в ряд все самолеты. Около каждого из них стояли летчики и мотористы. Вдоль фронта двигался фюзеляж — самолет без крыльев. На нем стоял красный гроб. Позади шел оркестр, а за ним толпа. В толпе я увидел старую мать Попова. Ее поддерживала сестра Игоря. Мне показалось, что они укоризненно взглянули на меня. Я отвернулся.

Когда печальный кортеж удалился с аэродрома и звуки похоронного марша затихли вдали, я сел в свой самолет, дал полный газ и полетел. Я видел внизу поле, дорогу на братское кладбище, различал лица людей, провожавших тело моего друга, и назло всем



и всему стал проделывать приемы высшего пилотажа: я взвивался на огромную высоту в ясное солнечное небо, спускался камнем к земле, проносился над головами идущих на кладбище людей и пел своим мотором песни, которые так часто приходится слышать летающим людям, то радостно-солнечные, то торжественно-стройные, то печальные.

Много смертей я видел за свою авиационную жизнь, но тяжелей всех была для меня смерть моего друга Игоря Попова.

В те времена карьера летчика часто кончалась смертью, потому что наша авиационная техника стояла еще на очень низкой ступени. Не раз и я бывал близок к смерти, когда самолет не выходил из штопора и по какому-то капризу выравнивался лишь перед землей.

Но вот закончилась гражданская война. Задымили фабрики и заводы. Начиналась нормальная, мирная жизнь, и в ней воздушный флот должен был сыграть огромную роль. Возникло Общество друзей воздушного флота и общество «Добролет». Начали восстанавливать авиационную промышленность. Появились первые самолеты советской конструкции.

Организовались воздушные линии. При поддержке советской общественности создавался мощный советский воздушный флот. Он должен был во время войны защищать страну от врагов, а в мирное время служить средством связи и помощником в промышленном строительстве.

В 1923 году я и товарищ Поляков перешли на работу в общество «Добролет»: он — летчиком, а я — механиком. В восемь часов утра вылетали мы обычно из Москвы, в 11 часов дня были уже в Нижнем-Новгороде, а через 3 часа, после полета вдоль Волги, спускались на европейски оборудованный казанский аэродром.



Мы, советские летчики, летали уже не на гробах, сделанных из чужих обломков, и не на одних только иностранных машинах, а и на своих собственных, советских самолетах, построенных на наших, советских авиазаводах.

Нас, летчиков, потянуло в дальние перелеты, нам захотелось увидеть свет и показать себя иностранцам.

Первым таким полетом был перелет шести советских самолетов из Москвы в Китай через Волгу, Уральские горы, равнины Сибири, Байкал, предгорья Забайкалья и безводную пустыню Гоби.



# москва—китай на самолете

1. через байкал
2. в монголии
3. пустыня гоби
4. по гоби на автомобиле
5. въезд в пекин

## 1. через байкал

В начале июля 1925 года я и товарищ Поляков сидели в самолете «Правда» и, словно зачарованные, смотрели вниз, туда, где расстилались воды Байкала.

Подернутая дымкой синева воды вдаль, у противоположного берега, окаймлялась коричневой полосой гор. Горы взбирались от берега ввысь, закрывались до половины темною зеленью лесов, а выше блестели своими яркими снежными шапками.

Мотор ревел, и рев его отдавался громким эхом в горных ущельях. Мы сидели, оглушенные этим ревом, счастливые, что наконец летим через Байкал.

Девять дней просидели мы в Иркутске в ожидании хорошей погоды. Все время дули ветры, стояли непроглядные туманы, и горные хребты, окружающие Байкал, были покрыты тучами. Лететь при таких условиях было невозможно.





Летчики И. К. Поляков и И. В. Михеев перед отлетом из Москвы в Китай.

Теперь — другое дело. Теперь благодаря накопленному опыту, росту авиационной техники и улучшению земной службы полеты здесь совершаются беспрепятственно и зимой. Мы же тогда первые прокладывали этот воздушный путь.

На девятый день туман наконец рассеялся, проглянуло ясное голубое небо, и мы вылетели из Иркутска через озеро Байкал и Монголию к пустыне Гоби.

Самолет уже миновал большую часть пути над Байкалом. Впереди заблестели серебряные вершины Хамар-Дабана, а справа показалась станция Танхой, словно вдавленная в горный кряж.

Мы весело переглянулись. Поляков указал рукой на далекий север, где в Байкал впадает река Баргузин, и, нагнувшись к моему уху, зашел:



Славное море, священный Байкал,  
Славный корабль — омулевая бочка.  
Эй, Баргузин, пошевеливай вал,  
Плыть молодцам недалеко...

В это время самолет резко вздыбился вверх, мы набирали высоту, чтобы перескочить через горные вершины.

Под нами из разорванных туч выглядывали вершины гор, виднелись сотни поваленных пихт, там и здесь выступали из тумана глубокие расщелины. Мы летели над дикими местами, где никогда не ступала нога человека.

Четко, настороженно вели мы машину в сознании важности порученного нам дела.

Но вот вдаль показалась долина и в ней сверкающая на солнце река Селенга.

Граница! Дальше Монголия, а за ней безлюдная пустыня Гоби.

Мы сделали посадку в первом монгольском селении Алтан-Булак и на другой день вылетели в Улан-Батор-Хото, столицу Монголии.

Горы кончились. Внизу — песчаные холмы, серые монгольские степи. Час за часом расстилается под нами скучная, унылая пустыня, тянутся едва заметной ниточкой телеграфные провода. Наконец впереди показалась гора Богда-Ул, у подножья которой, в котловине, зажатой между горными хребтами, расположился наш аэродром.

Вот уже виден внизу дым опознавательных костров, на краю поля стоят самолеты летчиков Екатова и Томашевского, прилетевших раньше.

Вскоре все шесть самолетов, вылетевших 10 июня из Москвы в Китай, собрались у столицы Монголии.



## 2. в монголии

Мы сейчас же поехали на автомобилях в город. Впрочем город — это только громкое название. На самом деле это кучка беспорядочно разбросанных глиняных домиков. Через несколько минут мы уже были в единственной в городе гостинице — в маленьком двухэтажном домике, где у ворот тотчас же собралась стая диких бродячих собак: они с лаем рвались во двор, заслышав запах приготавливаемой для нас тут же на земле еды.

Как оказалось потом, голодные и злые собаки бродят здесь повсюду. Они питаются отбросами, которые жители выбрасывают прямо на улицу, и еще... мертвецами, так как покойников здесь не хоронят, а вывозят за город, где и бросают на пески. Нужно к тому же добавить, что убивать собак считается грехом. Поэтому, когда мы позже отправились осматривать город, мы на каждом шагу встречали их целыми стаями.

Город показался нам довольно пустынным. Медленно переступая, тащат верблюды скринящие древние повозки, да время от времени проезжают всадники. В центре толчется много разного люду.

Нас, советских летчиков, встретили в Монголии приветливо: правительство устроило нам настоящее чествование.

Здание, в котором нас принимали, пестрело желто-голубыми монгольскими и красными советскими флагами.

У дверей стоял почетный караул. На стенах висели портреты Ленина, Маркса, Сун Ят-сена. Глава монгольского правительства Церен-Доржи приветствовал советских летчиков, а члены правительства рассказали нам о возрождении своей страны, о борьбе за свою независимость.



— Старое уступает новому, — говорили они. — Культура начинает проникать в жизнь нашей бедной страны. Мы освободились от господства наших помещиков и иностранцев, безжалостно грабивших народ в течение долгих столетий. Теперь мы развиваемся, растем, и это залог нашей дружбы с могучим соседом — Союзом советских социалистических республик.

Поздно вечером возвращались мы домой. Было прохладно, и после дневной жары дышалось легко. Наши мысли были заняты предстоящим перелетом через дикую пустыню Гоби. Мы ни о чем другом не могли ни думать, ни говорить.

На другой день мы с первыми лучами солнца отправились на аэродром. Наши автомобили обогнали колонну монгольских пионеров. Веселые смуглые личики, короткие трусики, красные галстуки, барабаны. Совсем как у нас в Москве. Это будущие строители Монголии. Они звонко прокричали нам свой лозунг:

— Да здравствует революционная Монголия!

В самую последнюю минуту перед взлетом из толпы вышел старик-лама, монгольский священник, в красном халате и чалме. Он брызгал слюной, грозил кулаками и кричал:

— Священный Вачирвани, бог пустыни, накажет дерзких людей! В пустыне Гоби на небе сидит Вачирвани и готовит огненные стрелы. Это стрелы он вонзит в ваши железные телеги и превратит их в пыль. Пройдут века, и пыль развеют самумы. — И он проклинал советских летчиков.

Мы вспомнили пионеров: на смену старому идет новое поколение, идет молодая советская Монголия, и ей принадлежит будущее.

Но нам некогда раздумывать. Перед нами самый трудный участок пути: перелет через безводную, без-



людную пустыню Гоби. И через несколько минут мы с большим трудом выбираемся наконец из горного жолодца, на дне которого лежал наш аэродром.

### 3. пустыня гоби

Сильный ветер подхватил самолет и прижал его к волнистым отрогам Бурул-Хангая. В пилотскую рубку повеяло невыносимым жаром.

Быстро уплывают назад телеграфные столбы, уходят куда-то вправо, лишь узенькая тропинка, усеянная по краям костями верблюдов, бежит на восток. Но скоро и она исчезает — очевидно прошедший на-днях самум занес ее песками. Под нами — желтая пустыня.

Я и Поляков управляем самолетом по очереди, чтобы дать друг другу отдохнуть. Постепенно мы раздеваемся почти догола, но и это не помогает: мокрые рубахи прилипают к телу, в висках стучит. А в термосах<sup>1</sup> наших словно нарочно горячий кофе.

Вот уже 100 километров позади. Мы в воздухе одни с Поляковым на нашей «Правде»; остальные самолеты летят по другому пути.

Но что это за темное облако там, впереди?

Рука судорожно сжала штурвал: «Самум, грозный самум», мелькнуло у нас.

Поляков берет влево на север, чтобы обойти ураган и песчаный шторм, но облако занимает уже почти весь небосклон.

Внизу затихшая перед грозой пустыня: ни верблюда, ни человека на ослепительно желтых песках.

Когда-то здесь было море. Но прошли миллионы лет, и Гоби, бывшее морское дно, раскинулась своими

---

<sup>1</sup> Термос — сосуд, сохраняющий очень долго температуру налитой в него жидкости.



песками на тысячи километров и дышит одуряющим зноем.

Редко-редко с заунывным звоном колокольчиков проходит здесь караван верблюдов да проводник-монгол поет свою печальную песню о великом свободном народе, что живет за далекой Кяхтой на Севере. Пройдет караван, и снова тишина.

На юге — там пустыня оживленнее. Раза два в неделю по дороге в Ургу или Калган (Китай) проезжает автомобиль с навесом из ватных одеял, предохраняющих от жары. Шофер настороженно оглядывается по сторонам: за каждым камнем и холмом бродят разбойники — хунхузы<sup>1</sup>.

Впервые над этими пустынными песками пели свою песню пропеллеры: советские летчики первые прокладывали воздушный путь через эту страшную азиатскую пустыню.

Мы с тревогой смотрели на горизонт, откуда выплыл высокий, все растущий бурый столб самума.

Неожиданно самолет резко провалился вниз, потом мощный поток раскаленного воздуха сразу швырнул его вверх.

Работая в четыре руки, мы с Поляковым старались выправить рискованные смертельные положения металлической птицы, но самум был сильнее мотора.

Самолет становился на дыбы, прыгал и скакал в раскаленном воздухе, его резко бросало вниз. В кабине наши вещи бились о стекла окон. Мы решили применить последнее средство — «высотный газ»: перевести мотор в состояние наивысшей мощности. Но и это почти не помогло.

---

<sup>1</sup> Хунхузы — китайские разбойники, занимающиеся грабежом в провинциях Китая.



Пустыня исчезла из наших глаз под густой сетью песчаного дождя. Песок набивался в пилотскую рубку, стучал по металлическим крыльям.

Так продолжалось целых четыре часа под ряд. Мы едва пришли в себя, когда самум кончился.

Но теперь новая беда: самум далеко отбросил нас от намеченного пути, и мы потеряли направление на оазис Удэ, где должны были спуститься и встретиться с остальными летчиками.

Что делать?

Спасла нас случайность: я заметил внизу караван, шедший из Манчжурии, и по его направлению мы догадались, что Удэ осталось направо.

Через тридцать минут в ложине между песчаных холмов показались колодец и фанза. Тут же виднелись самолеты и караван верблюдов. Это был оазис Удэ.

Загремели, отлетая от колес самолета, камни, устилавшие ложину, замолк мотор, и вот уже прибывшие ранее летчики тепло приветствуют нас.

Невеселая это была встреча: один из наших самолетов отстал — Томашевского нет среди нас. Только что прилетел летчик Екатов, он тоже попал в самум. Его глаза налиты кровью, на руках мокрые пузыри мозолей.

Нелегко досталась нам первая половина Гоби!

Мы узнали, что самолет Томашевского разбит, но будет восстановлен: летчик и механик решили тут же в пустыне исправить его. Они выполнили свое решение: позже они прилетели на своем самолете в Пекин.

Ночью опять начался самум. Ветер сорвал с самолетов брезенты, шторм завывал и свистел, засыпая нас песком. Всю ночь простояли мы на дежурстве у самолетов. К утру шторм стих, но зато усилилась жара — 195 градусов по Фаренгейту!

Мы все же не унываем: ведь до Пекина недалеко! Ровно в шесть часов утра мы покидаем Удэ.





Китайские солдаты около самолета „Правда“.

Несмотря на жару, лететь легко. Внизу хороший ориентир — четкая дорога с рядом телеграфных столбов. Легкая болтанка изрядно мешает нам, но настроение бодрое. Еще бы: Китай уже близко, и скоро конец полету.

Жажда однако становится нестерпимой: в термосах у нас только горьковато-соленая вода из колодца в оазисе Удэ, а внизу, под нами, желтые пески.

Но вот пустыня переходит в степь с серой волнующейся травой.

Монголия осталась позади. Внизу, словно мираж, ползут озера с густой зеленью вдоль берегов. Мелькают маленькие поселки, городки.



Уж близко Миотань, где нас ждет первый китайский аэродром. Вот он выплывает из жаркого марева, уже видны люди на крышах глиняных фанз.

Земля быстро движается нам навстречу. Блестящие трубы музыкантов. Солдаты в центре аэродрома. И вдруг резкий треск: «Правда» ложится на левое крыло и тыкается в глубокую яму.

Мы выпрыгиваем из сиденья и сразу понимаем, в чем дело. Оказывается, весь аэродром покрыт ямами. Лишь в центре он гладок и ровен, но... там расположились китайские солдаты.

«Ловушка», мелькает в голове.

А вверху уже слышится рокот моторов других советских самолетов, готовых опуститься на этот, с позволения сказать, аэродром.

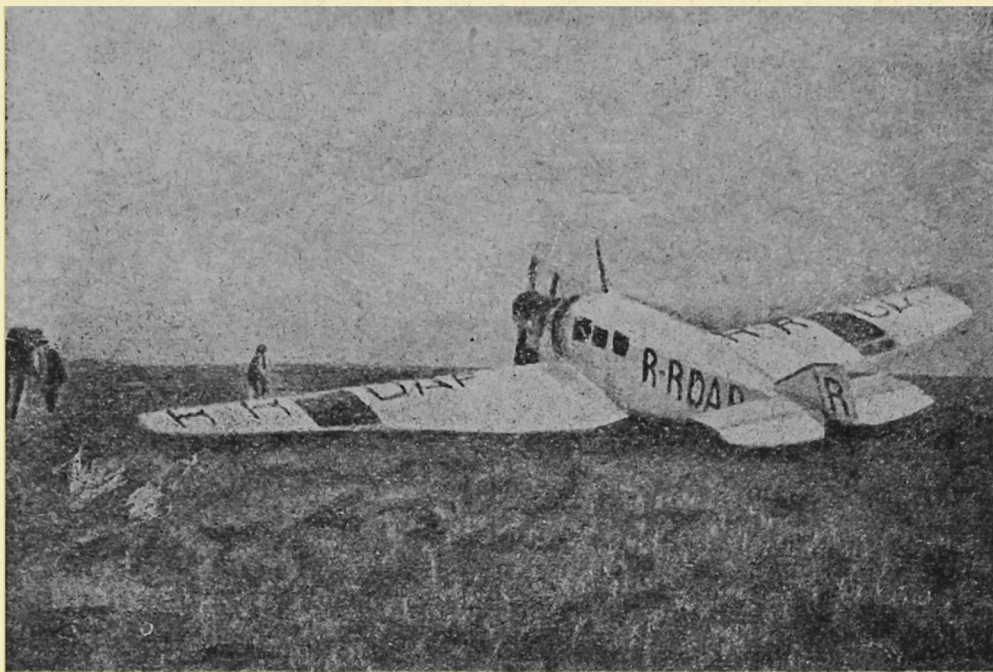
Поляков быстро нашелся: он прогнал солдат, и мы вместе с ним вытащили из самолета бидоны с бензином. Скоро посредине поля загорелись костры — предупреждение товарищам.

Осторожно снижаются Громов, Екатов, Найденов, Волковоинов. Все мы с огромным волнением обсуждаем происшедшее. Поляков, сжимая кулаки, негодует: о чем думали организаторы земной службы!

— Разве для того шесть советских самолетов летели через равнины Союза, горы Урала, тайгу Сибири, грозный Байкал и пустыню Гоби, чтоб по недомыслию или преступности организаторов земной службы вывести из строя один из самолетов неподалеку от Пекина.

Но долго негодовать было некогда; началась официальная часть встречи. Командир местной бригады китайской народной армии и генералы, уполномоченные главнокомандующим Фын Юй-сяном, говорили торжественные речи. Гремела музыка. А мы с Поляковым стояли около своего самолета и печально смотрели на разбитую «Правду».





**Авария самолета „Правда“ в Китае.**

---

Мы решили вернуться на автомобиле в Улан-Батор-Хото и привезти оттуда запасные части, а затем уже вместе с Томашевским вылететь в Пекин.

Весть о нашей аварии разнеслась по всему миру и долетела по проводам до далекой Москвы. Газеты выражали нам сочувствие.

«Самолет прибыл в Китай, — писали они. — Фактически перелет закончен. 10 тысяч километров воздушного пути позади. Советский самолет потерпел аварию уже в Китае».

#### **4. по гоби на автомобиле**

13 июля четыре наших самолета покинули Миотань и полетели в Пекин, а мы с Поляковым остались в Миотани одни.



Ночевали мы в китайской фанзе. Ночь прошла беспокойно. Впрочем мы крепко спали и только сквозь сон слышали выстрелы.

Оказалось, ночью хунхузы напали на китайских солдат, охранявших аэродром. Были убитые.

Рано утром мы выехали на автомобиле в далекий Улан-Батор за частями для ремонта самолета.

Шофер очевидно не знал дороги и долго возил нас около Миотани, словно не хотел ехать в пустыню.

Медленно полз автомобиль на запад.

Около китайско-монгольской границы встречный шофер предупредил нас, что поблизости хозяйничают хунхузы. Но мы благополучно доехали до пограничных холмов.

День за днем в палящем зное, без воды продвигались мы вперед.

Наши запасы кончились. Я принялся за охоту и после нескольких часов терпеливого сиденья в песках застрелил из нагана степного козла-джайрана. Мы его сварили и два дня питались им.

Наконец приехали в Улан-Батор. Но здесь нас ждало неожиданное распоряжение: «Немедленно возвращайтесь в Пекин. Томашевский здесь».

Оказалось, было решено не восстанавливать «Правду»: пять самолетов из шести прибыли в Пекин, шестой достиг Китая — цель достигнута! Кроме того решено было продолжить перелет на юг до Шанхая и на восток до столицы Японии Токио. В связи с этим в Пекине нужны были люди.

Итак, в обратный путь! Снова нанят автомобиль, на этот раз рейсовый. Кроме нас с Поляковым в нем едут еще трое китайских купцов.

Опять потянулись утомительные часы в безводной, голодной пустыне.



Глаза покраснели от ослепительного блеска солнца. В складках одежды, в ушах, в ноздрах, во рту — везде песок.

Но наша машина, «додж», быстро бежит по узкой дороге, усеянной по краям костями верблюдов.

Мы миновали Удэ и на четвертые сутки приближались уже к китайско-монгольской границе.

На последней ночевке нас предупредили, что неподалеку бродят шайки хунхузов, но мы торопились скорее выбраться из пустыни и решили ехать, несмотря на позднее время.

Правда, наши спутники, китайские купцы, протестовали, но, видя, что решение наше непоколебимо, подчинились, тем более что и шофер был на нашей стороне. Купцы сейчас же забрались на самый верх груза из меховых шкур и зарылись в нем.

Жаркая душная ночь покрыла темную землю. Пески дышали раскаленным зноем. Откуда-то, со стороны, доносился вой шакалов.

Ход машины все замедлялся — начиналась полоса зыбучих песков. Справа и слева высились огромные, в несколько метров, камни. Фонари автомобиля бросали на них лучи дрожащего света, и тени быстро перебегали с места на место.

— Вот на-днях в этом самом месте... — начал было шофер, но замолчал; впереди показались вооруженные верховые.

— Маманди!<sup>1</sup> — раздался крик по-китайски.

Стоп! Поляков, шофер и я быстро соскочили с автомобиля и спрятались за машину. «Только не сопротивляться, а то зарежут», мелькнуло в голове.

Но не успел я это подумать, как:

— Раз! — раздалось из парабеллума.

---

<sup>1</sup> Стой!



— Два! — из второго.

— Три! — из нагана шофера.

И, взметнув косичками, хунхузы нырнули в сторону.

Тишина. Мы держим военный совет: ехать дальше или стоять на месте?

Где-то впереди, почти у китайской границы, должна быть фанза хунхузов. Но мы все же решаем ехать.

Но как ехать, когда дорога почти исчезла под на-  
носом песка?

Я отправляюсь на розыски. Беру фонарик и иду.

Китайские купцы молчат и не вылезают из-под  
тюков.

Я шел среди песков, и за каждым камнем мне чу-  
дился хунхуз. Мне было страшно, я должен сознаться,  
но я все же шел вперед и после долгих поисков на-  
шел дорогу.

Я выстрелил — это был условленный сигнал. Скоро  
автомобиль догнал меня, и мы полным ходом помча-  
лись вперед. Через каких-нибудь двадцать минут пока-  
залось низкое глиняное строение, окруженное высоким  
забором.

Фанза хунхузов!

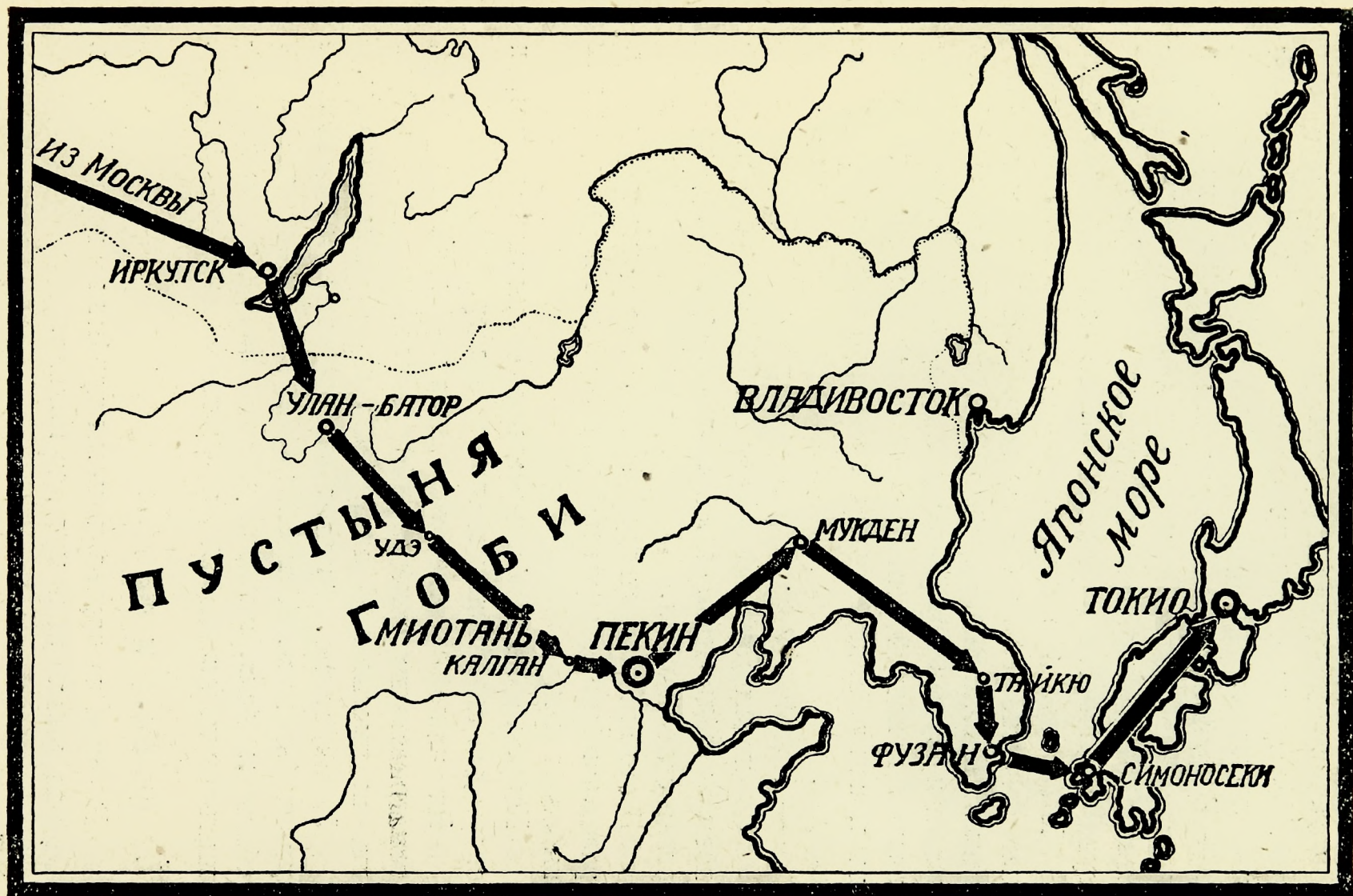
Долго стучали мы в ворота. Наконец в полуоткры-  
тую створку выглянул седоусый китаец. Он сделал уди-  
вленное лицо, но сейчас же притворно улыбнулся. Во-  
рота открылись. Наш «доджу» въехал во двор.

— К самому чорту в пекло! — мрачно сказал По-  
ляков.

Старый китаец пригласил нас войти в огромную,  
растянувшуюся на 40 метров фанзу, откуда доноси-  
лись громкие голоса. Но мы благоразумно отказались:

— Жарко в фанзе, — заявили мы, — да и потом мы  
ненадолго, подождем, пока приедет другой автомобиль,  
и поедем дальше.







Ничего не прочтешь на непроницаемом лице старика. Он вежливо поклонился и ушел.

В углу двора стояли около двадцати нерасседланных лошадей.

— В фанзе не менее тридцати хунхузов, надо быть на-чеку! — сказал Поляков и начал готовиться к защите: расстелил брезенты рядом с машиной, сбросил туда с автомобиля несколько тюков и погасил свет.

Мы уселись в стороне прямо на землю. В темноте нас совершенно не было видно. Томительно тянулось время. Невыносимо мучила жажда. Я не выдержал: встал и, сунув в карман револьвер, пошел к фанзе. Развязной походкой вошел я в большую комнату и услышал, как за стеной хунхузы о чем-то зло и возбужденно спорят.

— Пить! — обратился я к старику.

Он подал мне маленькую чашку с горьковатой холодной жидкостью, и я жадно стал глотать крепкий отвар зеленого чая.

В это время за глиняной стеной, окружавшей фанзу, раздался шум моторов. Старик бросился во двор, за ним выбежал и я.

Какие-то люди бесцеремонно открывали ворота, и скоро два автомобиля въехали во двор.

На наше счастье это оказались датчане-монтеры, осматривавшие телеграфный кабель, проложенный в песках пустыни. С ними была вооруженная охрана.

Устав от сегодняшних переживаний, мы сейчас же улеглись спать. А китайские купцы, довольные таким оборотом дела, вылезли наконец из-под тюков и, усевшись около автомобиля, принялись оживленно болтать.

## **5. въезд в пекин**

Вечером на другой день мы прибыли в город Калган. Отсюда только ночь пути до Пекина.



Взяв билеты первого класса, мы расположились на мягких диванах вагона. В поезде было много иностранцев: французов, немцев, англичан. Все они в легких белых костюмах, спасающих от жары. А мы в высоких болотных сапогах, в кожаных пальто, увешанные грозными парабеллумами.

— Большевики! — распространился сейчас же слух по вагону. И вероятно многие иностранцы, ехавшие вместе с нами, не спали в эту ночь от страха.

Пекин ошеломил нас вначале. Сотни рикш<sup>1</sup> подбежали к нам и стали тащить нас в разные стороны. Слово рыбы в аквариуме из-за вкусной добычи, дрались они из-за нас. Два чемодана исчезли куда-то из наших рук, но как только мы уселись в легкие коляски, наш багаж немедленно появился.

Удивленно смотрели с тротуаров европейцы на странную процессию колясок: впереди Поляков, немного поодаль я, на третьей и четвертой коляске наши чемоданы.

Несколько рикш бежали позади колясок и подталкивали их, надеясь получить на чай. Десять человек везли двоих!

Не спрашивая адреса, рикши быстро доставили нас в советское посольство. Нам сразу бросилось в глаза: вокруг всех посольств провололочные заграждения, вооруженные часовые, а около нашего сидит у ворот старик-китаец без рубашки, и в открытые настежь ворота виден двор и сад.

Я дал рикшам московскую цену, на наши деньги по два рубля, и они долго благодарили нас. Оказывается, им обычно платят в Пекине 20 — 25 копеек за

---

<sup>1</sup> Рикши — люди, исполняющие в Китае работу лошадей. Они впрягаются в коляски-двуколки и везут их. Передвижение на рикшах очень распространено в Китае, Японии и Корее. Труд рикш очень тяжел и оплачивается чрезвычайно низко.



конец. Мы представились нашему послу в Китае и потом отправились в гостиницу.

Итак, впереди отдых! Перелет Москва—Китай, первый пробный прыжок советских летчиков, закончен! Вот как о нем писали советские газеты:

«Великий перелет закончен. Шесть самолетов, направленных из Москвы для того, чтобы достичь Китая, достигли его. Лишь у самого порога Пекина выбыл из строя один из шести самолетов, пройдя вместе с остальными весь огромный путь и преодолев труднейшую часть его—пустыню Гоби. Когда экспедиция покидала Москву, дускаясь в неизвестный путь, перед многими вставал вопрос: «Сколько самолетов достигнут цели? Сколько из них останутся на пути по воле неизбежных случайностей, капризов мотора, туманов и бурь?» В советской авиации такой рейс совершается впервые; по количеству самолетов и участников он является первым в своем роде не только в нашей, но и в мировой практике.

Зная, что не только в групповых перелетах, но и в автомобильных пробегах всегда выходит из строя известная часть машин, можно было с полным правом опасаться, что до Китая дойдет лишь половина участников, как это было хотя бы в кругосветном перелете американцев.

Результаты превзошли ожидания: программа перелета выполнена почти на 100%. Ни один из групповых перелетов за границей не может похвалиться такими результатами. Перелетом Москва—Пекин вышли на мировую арену не только наши летчики, но, что еще важнее, наша авиопромышленность. Мощные моторы «М-5» и самолеты советского производства блестяще прошли весь огромный трудный путь.

Необходимо особо остановиться на советском самолете «АК-1», пропедшем весь путь до Пекина на моторе





**Встреча первого советского самолета в Китае.**

---

в 160 лошадиных сил. Самолеты с такой малой мощностью мотора до сих пор в дальних мировых перелетах не давали хороших результатов, тем более что «АК-1» рассчитан на полеты в совершенно иных условиях, чем горы Забайкалья и Монголии. Поломка этого аппарата в пустыне Гоби, казалось, вывела его из строя участников в перелете. Больно и обидно было за первый советский пассажирский самолет и за неустрашимого его пилота Томашевского. Но недолго пришлось огорчаться: в знойной пустыне, среди лишений, Томашевский со своим механиком Камышевым «поставил на ноги» самолет и к всеобщей радости прилетел на нем в Пекин.



Перелет Москва — Пекин всколыхнул все население вдоль пути, пройденного экспедицией, и приковал всеобщее внимание к делу воздушного флота. Можно сказать, что города вдоль линии полета жили в те дни интересами авиации, думали о полете, волновались, тревожились и радовались вместе с участниками полета. Не было лучшего способа сосредоточить взоры всей страны на воздушном флоте, чем этот перелет.

И друзья и недруги во всем мире видят воочию рост нашей авиации, нашей промышленности, нашей культуры. Неизгладимыми буквами войдет этот великий перелет на страницы нашей истории и вольет в ряды работников и друзей воздушного флота новую энергию для новых культурных побед советской авиации».



## ПО ЯПОНИИ

1. пекин — корея
2. городок тайкю
3. подготовка перелета
4. в глубь японии
5. токио

### 1. пекин—корея

В 1925 году летчики Громов и Волковойнов летели из Москвы в Токио. Мне было поручено организовать земную подготовку перелета из Пекина до Токио. Техническая часть подготовки состояла в осмотре аэродромов для посадки самолетов и в распределении запасных моторов и частей по отдельным пунктам маршрута.

Путь лежал через Тяньцзинь и Мукден, а затем через Корею, находящуюся под властью Японии, Чингишу, Хейджио, бывшую столицу Кореи Кейджио, Тайкю и Фузан. Из Фузана начинался опасный перелет над морем до порта Симоносеки на Японских островах.

Поздно вечером автомобиль посольства доставил меня на пекинский вокзал. Я сел в экспресс — самый быстрый и дорогой поезд.

Так началось мое путешествие в «страну восходящего солнца», как называют свою страну японцы.



Публика в поезде состояла почти исключительно из европейцев. Слышалась преимущественно английская речь, реже японская и еще реже китайская.

Очевидно, сами китайцы меньше пользуются экспрессами в своей стране, чем их гости. Для китайцев эти поезда слишком дороги. Через поезд часто проходил военный контроль армии Чжан Цзо-лина, тщательно осматривал пассажиров, но предъявления документов не требовал.

К утру поезд прибыл в город Тяньцзинь.

В городе — меловая пыль, камень. В европейском квартале рикши, русские магазины и... белогвардейцы.

Через день я был уже в Мукдене, столице Чжан Цзо-лина, и встретил здесь еще больше русских белогвардейцев. Многие из них вступали в китайскую армию, надеясь на поход Чжан Цзо-лина на советскую Россию.

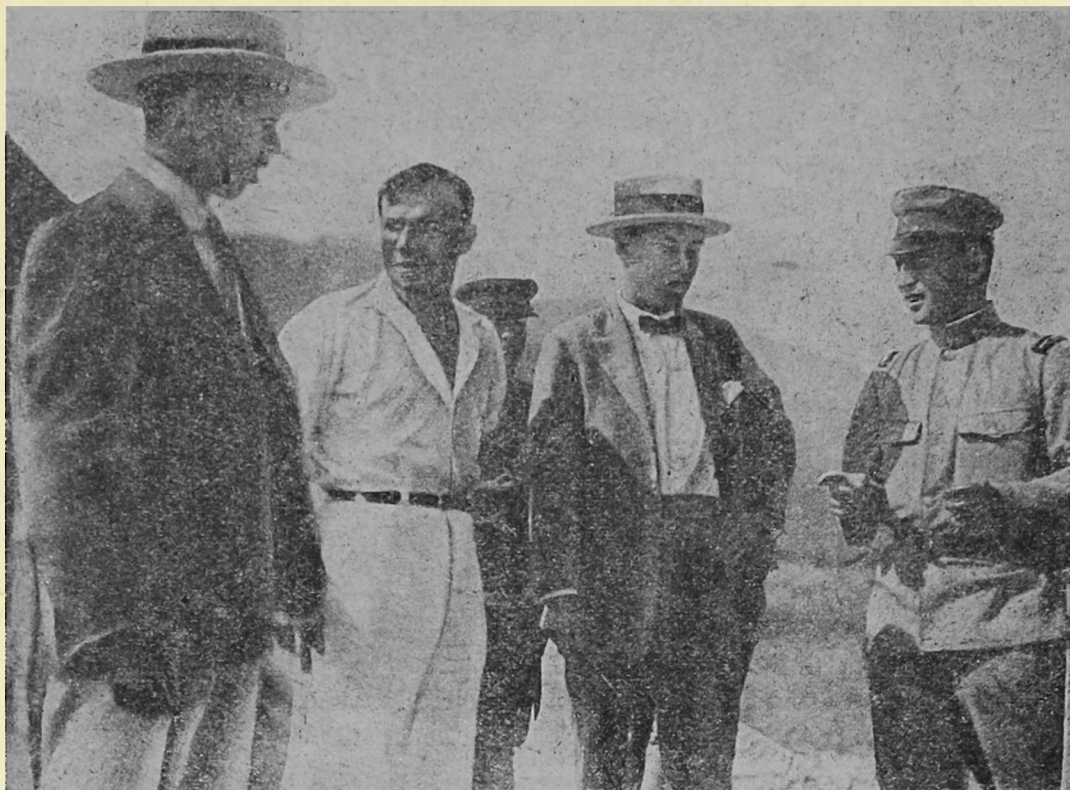
Осмотрев аэродром и заготовив горючее и смазочное, я отправился в Корею.

На участке Мукден — Чингишу дорога принадлежит уже Японии. Говорят только по-японски. А за зеркальными окнами экспресса плывут настоящие китайские пейзажи. Вот какая-то река, запруженная джонками и маленькими плотами. Вот убогие фанзы, около которых бегают грязные голые ребятишки. На остановках они сбегаются к поезду и с жалкими ужимками и гримасами просят денег.

В Чингишу меня встретил прикомандированный ко мне японским правительством летчик лейтенант Кавомато и механик Исидо. Они должны были ехать вместе со мной и помогать мне в моей работе. Это были приятные спутники — веселые и любезные. Кавомато выглядел немного смешно в своей военной форме, летчика с длинной палкой, а механик Исидо — с огромным палашем в блестящих никелированных ножнах.

Мы проехали вместе по Корее, и при их помощи мне





Летчик Михеев в Японии (в белом костюме), крайний справа—японский летчик Кавомато.

удалось организовать там ряд посадочных площадок, снабдить их горючим, осмотреть аэродромы в Хейджио и Кейджио.

Здесь, в Корее, гораздо чище, чем в Китае. В городах много зелени. Корейцы в белом, словно (накрахмаленном платье, остроконечных широкополых черных папках, солидные и серьезные. На своих завоевателей, японцев, они смотрят с нескрываемой враждебностью. Всюду встречаются военные в японской форме, японские полицейские.

## **2. городок тайкю**

Был жаркий осенний вечер, когда поезд, медленно лавировавший среди исполинских скал, подошел к маленькому вокзалу Тайкю.



Прозрачно светились стены домиков, а впереди стройными рядами выстроились разноцветные огоньки и тихо покачивались под легким ночным ветерком.

— Это рынок, центр города. Тут жители отдыхают по вечерам, — объяснил мне Исида. Он немного говорил по-русски. — Торговля здесь продолжается до часу ночи.

Вот и гостиница — маленький деревянный домик, окруженный верандой с навесом. Веранда вся увешана бумажными фонариками.

Навстречу нам вышла маленькая японка, хозяйка гостиницы, и с ней несколько женщин служанок.

Служанки стали на колени и почти коснулись головой земли: это они приветствовали нас. Я был удивлен, но дальше пришлось удивляться еще больше: хозяйка сняла с нас обувь, дала нам туфли и, только проделав все это, повела нас в комнату.

Оказывается, японцы, перед тем как войти в дом, всегда снимают обувь, в которой ходят по улицам.

Большая комната была вся устлана циновками. Мебели в ней не было никакой, только несколько шелковых подушек да японские резные и лакированные шкафики украшали ее. Одна стена была отодвинута (в японских домиках все стены раздвижные), часть веранды открыта, вдали виднелись огоньки.

Служанки помогли нам снять наше тяжелое платье и подали нам взамен легкие халаты — кимоно.

После жаркого дня так приятно было спать в этой комнате без стен. Мы уснули, как убитые.

Наутро нас повели в баню. Вымытые, освеженные, мы сидели за завтраком. Вдруг неожиданно появился жандармский офицер. Он в изысканных выражениях справился о здоровье «достопочтенного гостя», а потом... потребовал у меня документы.



Но Кавомато показал жандарму какую-то карточку с иероглифами <sup>1</sup> и особым знаком военного министерства, и тот сразу же изменил свой покровительственный тон на подобострастный.

— Достаточно ли угождают господину Джон Миккев (так он назвал меня) в этой гостинице? — почтительно спросил он и сейчас же поспешил скрыться.

После завтрака я решил переправить запасный мотор со станции железной дороги на аэродром. (Но оказалось, что в этом городе нет лошадей. При перевозке тяжестей их заменяют корейцы, члены специальной артиллерии.

Мы уложили на тележку мотор весом в 750 килограммов, и десять корейцев потащили ее далеко за город а мы — я и японцы — шли все время рядом, поднимая ногами тучи пыли. На ногах у нас были деревянные сандалии, на плечах легкое кимоно; это несколько облегчало наш путь. Духота и жара стояли невыносимые.

Я все время беспокоился о казенных деньгах, оставленных мною в комнате гостиницы, и поделился своими опасениями с японцами. Но они только рассмеялись.

— Здесь краж не бывает!

И действительно, в некоторых домиках тонкие стены, оклеенные пестрой, разрисованной бумагой, были раздвинуты. В комнатах спали люди. Никто и не думал запираť дверей, как это делаем мы. Магазины тоже не запираются: уходя, хозяин лишь прикрывает дверь своей лавки.

По возвращении в гостиницу мы сразу сели за обед. И тут все было странно и необычно для меня. Мы уселись в круг, а посредине села хозяйка гостиницы в

---

<sup>1</sup> Иероглифы — древнее письмо фигурными знаками, отдельные фигурки которого в отличие от нашей азбуки, где каждый знак обозначает одну букву, могут обозначать целый слог, слово или даже несколько слов.



ярком шелковом кимоно. Она меняла миниатюрные лакированные и фарфоровые чашечки с различной японской снедью. Все служанки прислуживали нам. Мы ели рис, рыбу, вареные ракушки, креветки, мелко нарезанную редьку, побеги молодого бамбука, чашечки лотоса и многое другое, чего я и назвать не сумею, и все в самых маленьких порциях.

Часа в три по улицам города прошла торжественная процессия. Впереди шли японские мальчуганы в пестрых темных кимоно. Они били в бубны и барабаны и что-то выкрикивали. Вслед за ними рикши несли в колясках важно развалившихся людей в ярких кимоно с шелковыми плоскими зонтиками в руках. Позади шла толпа.

Исидо объяснил мне:

— Приехал японский театр.

Вечером мы все трое сидели в театре. Это был довольно большой сарай с полом, разделенным на квадраты. Зрители сидели и полулежали на циновках, опираясь на маленькие плоские подушечки. Рядом стояли пепельницы; в них тлели угли—в театре разрешалось курить. От непривычки сидеть на полу я скоро улегся и так, лежа, прослушал всю программу.

Сначала артисты сыграли трогательную сценку из жизни японских крестьян, потом несколько смешных комедий, а под конец исполняли отдельные номера—пели и танцевали.

Я заметил, что в театре нет ни одного корейца; очевидно, они не посещают японский театр из протеста против японцев, захвативших их страну.

По возвращении домой меня ждал новый сюрприз. В мою комнату вошли несколько японских девушек и стали играть на струнных инструментах. Потом пришла хозяйка и пожелала Микели-сан, как она называла меня, покойной ночи.



На другой день вечером мы уезжали. Хозяйка гостиницы пришла на вокзал проводить нас и поднесла мне вышитое полотенце, фрукты и цветы. Нужно сказать, что за пребывание в гостинице и обеды с меня взяли очень мало. Такое гостеприимство можно встретить только в Японии.

### **3. подготовка перелета**

Через несколько часов поезд доставил меня в порт Фузан, а оттуда я добрался до порта Симоносеки.

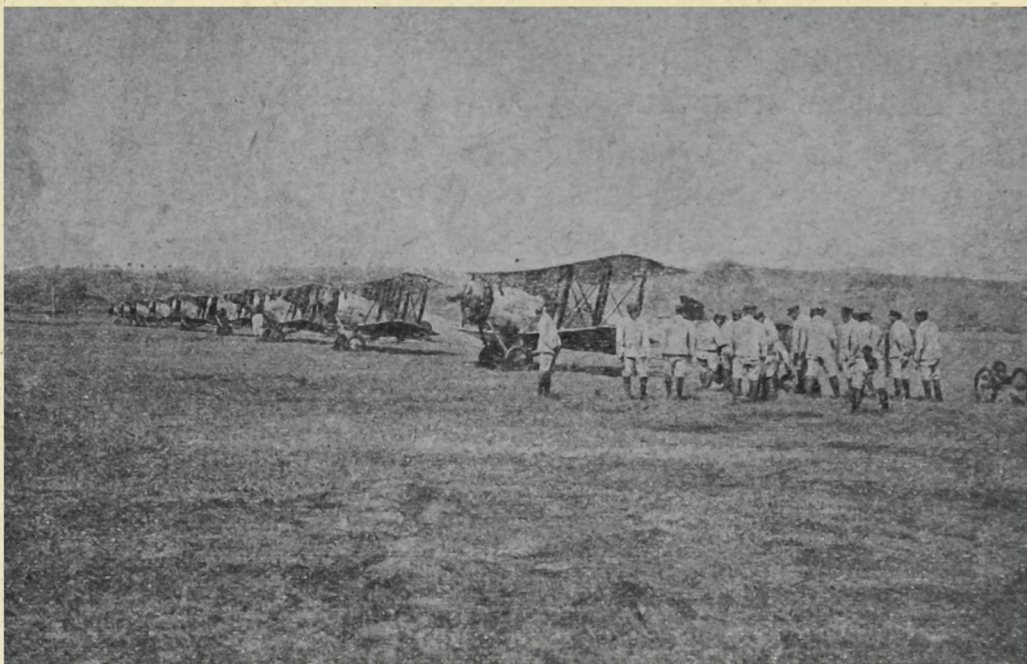
Это была уже Япония. Корея осталась позади. Я находился теперь на главном острове Японского архипелага — Ходо, или Хонсю. На этом острове расположена столица Японии Токио, здесь знаменитая гора Фудзи-Яма, здесь порт Иокагама. Это центр Японии.

Целый ряд японских городов объехал я, чтобы найти подходящие аэродромы для посадки летчиков Громова и Волковойнова. От этого зависел успех полета. Но нелегкая это была задача.

Где опуститься в этой стране среди скал, холмов, узких извилистых долин и болотистых рисовых полей? Разве только на редких песчаных пляжах немногочисленных рек.

Среди равнинных полей нашего Союза, за исключением сибирской тайги, самолет может спуститься везде и всюду. В Японии же аэродромы очень редки. К тому же японцы не были заинтересованы в том, чтобы оказывать мне содействие. В то время как советские летчики совершали свой перелет Москва — Токио, два японских летуна, Абе и Кавучи, летели из Токио в далекую Москву, чтоб показать нам, русским, как умеют летать японцы. С нами таким образом состязались представители японской авиации — такой же молодой, как и советская.





Японские летчики и самолеты на токийском аэродроме.

---

Надо сказать, что японские летчики летают в очень трудных географических условиях. В горной местности обыкновенно бывают воздушные потоки огромной силы. Эти воздушные течения, как игрушку, уносят самолет. Часто в тумане летчик боится лететь к земле, где его подстерегают горы, и уходит к океану. А когда кончается бензин, он сваливается в воду и гибнет в волнах. Итак, между советской и японской авиацией сейчас шло состязание. С какой же стати японцы станут заботиться об успехе полета советских летчиков?

Мне пришлось поэтому чутьем угадывать посадочные площадки среди крошечных домиков, похожих на картонные, среди горных долин и городов, среди сел и деревень и находить в совершенно незнакомых и чуждых условиях намеки на то, что мы у себя, в советской России, называем аэродромами. Я встретил лишь два настоящих аэродрома — в Осаке и Токио.



Но все же мне в конце концов удалось организовать несколько посадочных площадок в районе городов Миядзима, Окояма, Кобе, Осака и Нагоя.

#### 4. в глубь японии

Маленький чистенький вагончик со сплошными, во всю его длину окнами. Узенькие мягкие диваны вдоль окна.

Японцы входят в вагоны в европейских костюмах, но тут же переодеваются, надевают кимоно и сандалии и усаживаются с ногами на диван.

Поезд несется без стука и грохота по узким изви-вам ущелий, вдоль рисовых полей, мимо рисовых болот.

На болотах то там, то здесь торчат изображения аиста на одной ноге, и на каждом аисте по иероглифу. Это рекламы разных торговых фирм.

Рисовые поля лежат правильными чистенькими квадратами. Маленький японец переступает босыми ногами по лопастям огромного колеса и, вращая его, подает воду из одного поля в другое; в руках у него зонтик.

Мелькают черные впадины туннелей, уносятся назад поля, леса и горы; водопады и водоемы, полные купающихся японцев и японок; маленькие городки, узенькие шоссеиные дороги, кладбища, утопающие в розовых цветах.

Поезд часто останавливается, но ненадолго. На остановках кондуктор в рупор выкрикивает название станции и продолжительность остановки. К окнам подбегают мальчишки и предлагают «походные» обеды в маленьких лубяных коробочках, разделенных пергаментом на несколько отделений; в них рис, овощи, ракушки.

У паровоза стоит машинист в белых перчатках. Лицо его сурово и властно. Нелегко быть внимательным и



точным машинистом на японских дорогах: скорость движения поездов здесь большая, чем в Европе, а скученность построек и теснота в этой крошечной стране такая, что поезд проносится почти рядом с домиками. Из окон поезда можно видеть в раскрытые створки стен всю домашнюю жизнь японца.

Я вспоминаю один из японских городков, который мне приходилось проезжать, — Миядзиму.

Пестро рассыпаны маленькие изящные картонные коробочки. Это домики, сделанные из фанеры, бамбука и соломенного плетенья. Стены домов раздвинуты, полы внутри покрыты тонкими светлозелеными циновками. На них лежат мягкие подушки и стоят небольшие лакированные шкатулки, в которых хранятся кимоно и все имущество японца.

На улицах повсюду красные пятна кимоно — девушек, подростков и детей, темные — мужчин и цветные — женщин. Слышится дробь деревянных сандалий о каменные тротуары — странная, своеобразная музыка.

Женщины несут на спинах красные комочки — ребят. Маленькие ручки осторожно держатся за шеи матерей, чтобы не испортить высокие прически мамаш.

Все кажется легким, игрушечным, не настоящим.

## **5. токио**

Но вот мы подъезжаем к Токио. Еще задолго до него мы увидели плывущую на горизонте снеговую вершину — Фудзи-Яма. Чем ближе к Токио, тем чаще стали попадаться дымящие фабрики и заводы. Это промышленная часть Японии. Лавируя среди строений, проносится поезд мимо окраин; здесь — парки, огороды, сады.

На перроне меня встретили представители газеты «Осахи», переводчик нашего посольства и мои старые





Гора Фудзи—яма с самолета.

знакомые — летчик Кавомато и механик Исидо. Мы сердечно поздоровались друг с другом. Оказалось, в Японии очень интересуются нашим перелетом. В газете появились портреты наших летчиков; представитель газеты подробно расспрашивал меня о перелете. Я рассказал ему все, что мог.

Переводчик из посольства водил меня по городу, и в свою очередь рассказывал мне много интересного.

Повсюду встречали мы разрушенные и еще недостроенные здания — воспоминанье об ужасном землетрясении, бывшем здесь два года тому назад, в 1923 году (тогда пострадало  $3\frac{1}{2}$  миллиона человек, 100 тысяч погибло, 32 тысячи сгорели живьем).

Землетрясения бывают здесь через каждые пять-шесть лет, одно слабее, другое сильнее. Но в этих испытаниях выковывается неугасимая энергия японцев,



позволяющая им спокойно смотреть на то, от чего европейец пришел бы в отчаяние.

Меня поразило на улицах Токио полное отсутствие лошадей. Множество «фордов» мчалось по утрамбованным мостовым из гравия и асфальта. Всюду была необыкновенная чистота.

Летчик М. М. Громов и его механик тов. Родзевич на токийском аэродроме.





Пестрая толпа прохожих в кимоно и деревянных сандалиях плыла по тротуарам. Слышалась характерная музыка японских городов: цоканье деревянной обуви о камень.

Посредине улицы мчались трамваи. Вожатые предупреждали о своем приближении гудками.

Меня отвезли в большой европейский отель, где все было на американский лад. Тут останавливались богачи — американцы и европейцы. В отеле был зал для танцев. В огромном ресторане с утра до вечера играл оркестр, в комнаты была проведена горячая и холодная вода для умывания, в термосах стояла вода со льдом для питья, в каждой комнате — телефон, в потолке — огромные вентиляторы.

Но все это меня мало интересовало. Я спешил на аэродром.

На аэродроме, расположенном за городом, осматривать было нечего. Самолеты в большинстве были старых конструкций, приобретенные в Европе. Поразило меня только то, что все механики работали в белых костюмах и что аэродром тщательно поливался. Японцы и тут проявили свою склонность к чистоте и порядку.

При мне прилетел из города Осака почтовый самолет; на нем привезли вечерние газеты.

— В Японии еще нет пассажирских линий, — объяснил мне переводчик.

Через несколько дней я сообщил в Пекин обо всем, что мне удалось сделать для земной подготовки пути, и летчик Громов и Волковойнов вылетели в Японию, а я выехал в Москву.



# на самолете против саранчи

1. на борьбу с вредителями
2. разведки кулиг
3. перелет на озеро  
батыр - мала
4. мираж
5. в дагестане

## 1. на борьбу с вредителями

Весною 1926 года мне пришлось участвовать в экспедиции по борьбе с саранчей. Саранча — это настоящее бедствие. Она летит целой тучей и закрывает солнце, так что становится почти совсем темно, поедает посевы, покрывает серой массой землю и растения, забирается в дома и в посуду с пищей. После нее остается голая пустыня: только корешки колосьев да обглоданные ветки деревьев торчат.

Весть о ее полете быстро распространяется из одной деревни в другую. Население высыпает в поле с трещотками, люди кричат не своими голосами, бьют изо всех сил в кастрюли, чтоб как-нибудь прогнать саранчу. Иногда это удается, но она сейчас же садится на другое место.



Крестьяне выкапывают ямы, собирают туда саранчу, обливают керосином и жгут. Верховые везут катки и давят ее.

Целые районы бывают охвачены этим страшным бедствием. Все население мобилизуется на борьбу с саранчей, целые воинские части пускаются в ход против нее, но ничего не помогает: саранча начисто уничтожает посевы.

Все это потому, что борьба с саранчей поставлена была неправильно. Не тогда нужно выходить на борьбу с ней, когда она летит серой тучей, — это поздно! — а тогда, когда она только что вывелась из кубышек и и еще не умеет летать. Закладывает саранча свои кубышки осенью, а выводится молодая саранча в мае. Вот тогда и нужно бороться с ней.

В начале мая в местность, пораженную саранчей, приезжают обычно отряды Наркомзема и опыляют бескрылую саранчу, покрывая ее ядовитой пылью из специального аппарата. Но это способ очень медленный и дорогой. Кроме того саранча часто закладывает свои кубышки в болотистых плавнях рек, в устьях, поросших камышом, где ни человек, ни лошадь пройти не могут. Как же быть тогда? Вот тут-то и приходит на помощь самолет.

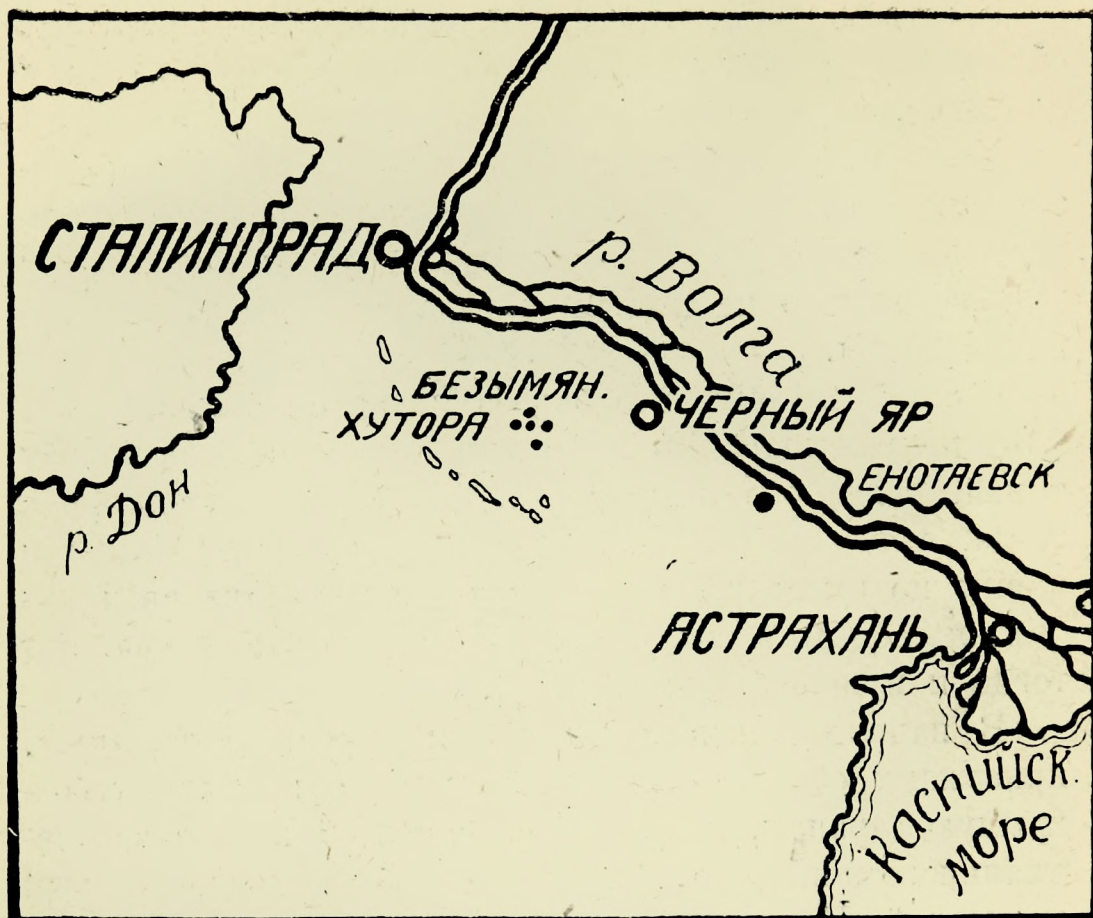
В 1926 году саранча заложила кубышки в калмыцких степях около Сталинграда, на Волге, и грозила съесть весь урожай Поволжья.

Наше правительство забило тревогу, и общество «Добролет» послало отряд самолетов для уничтожения саранчи. Я был назначен начальником отряда — звена, состоявшего из трех самолетов.

В апреле весь отряд погрузился в вагоны и выехал на юг.

В районе Сталинграда подходящего аэродрома не оказалось; поэтому мы решили поехать со станции





Волжской по Волге ближе к месту, зараженному (саранчей).

Все имущество отряда — самолеты, 500 килограммов бензина, смазочное масло, запас ядов — мы перегрузили на баржу, и буксир потащил ее вниз по широко разлившейся Волге.

Ночью разразилась сильная гроза. Молния освещала баржу и черную воду. Мокрые, иззябшие летчики не спали всю ночь. На барже запрещено было разводить огонь, так как на ней было много бензину, — боялись пожара. Даже чайку попить и покурить нельзя было.

Двое суток провели мы без горячей пищи, без чая, без курева, пока наконец буксир не притащил нас на пристань Каменный Яр, на правом берегу (Волги).

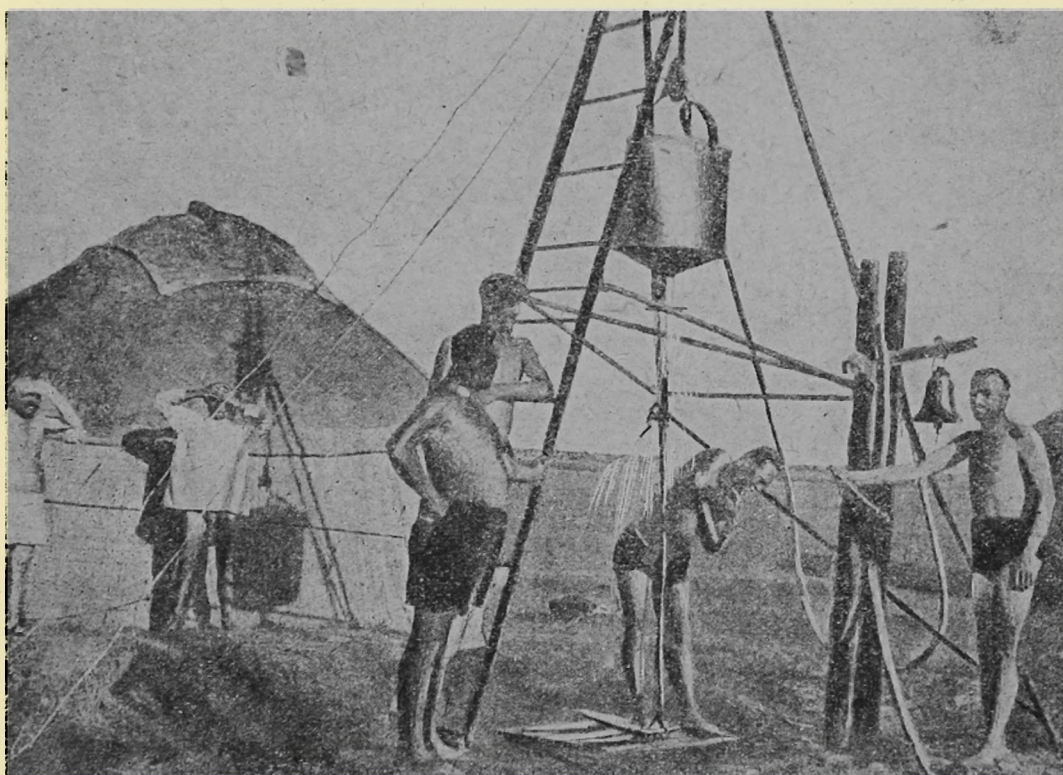


Отсюда самолеты должны были перелететь в глубь калмыцкой степи, в последний ее жилой пункт — в Безыменные хутора.

## 2. разведки кулиг<sup>1</sup>

Быстро выгрузили мы и собрали самолеты и отправились воздушным путем в Безыменные хутора. Все грузы, горючее и запасные части были заранее отправлены туда на верблюдах.

Чем больше мы удалялись от Волги, тем реже



Душ после работы.

<sup>1</sup> Кулиги — залежки кубышек саранчи с вылезшей из них бескрылой саранчей.



встречались жилые пункты и оазисы зелени. Начиналась унылая полынная степь.

Вот и Безыменные хутора — несколько домиков, крытых соломой, две-три юрты, ни кустика, ни деревца.

Дикая, изредка переходящая в солончаки степь тянется от узкой береговой полосы Волги на 300 километров на восток до плодородных равнин Дона и на 500 километров на юг от района Сталинграда до реки Кумы на Северном Кавказе.

Изредка можно встретить в степи кочующих калмыков, но и то только летом, когда они уходят далеко на юго-запад, к озерам Батыр-Мала, Цаган-Кур, Шарбуч. Изредка попадаются юрты с огромными стадами баранов, коров, с табунами лошадей и верблюдов. Но это только в невыжженных солнцем местах, и остальное — все пустыня!

Обычно разведка саранчи производится наземным способом: верховые едут в степь и осматривают ее. Но в выгоревшей степи и солончаках нет воды и корма для лошадей, — эти разведки могут охватить только небольшие районы. Поэтому мы решили отправиться в воздушную разведку, чтоб найти все залежки кулиг — кубышек саранчи.

Стояла жара в 40°. Поминутно обливались мы водой из колодца, но это мало помогало. Летчики, механики и рабочие спешно заканчивали подготовительные работы.

Вот уже выросла наблюдательная вышка. Установили походную метеорологическую станцию. Устроили бензохранилище.

Наконец наступило время отправляться в полет. Я и механик в одних комбинезонах<sup>1</sup>, надетых на голое

---

<sup>1</sup> Комбинезон — прозодежда летчика, состоящая из брюк и куртки, вместе сшитых. Бывают зимние и летние комбинезоны.

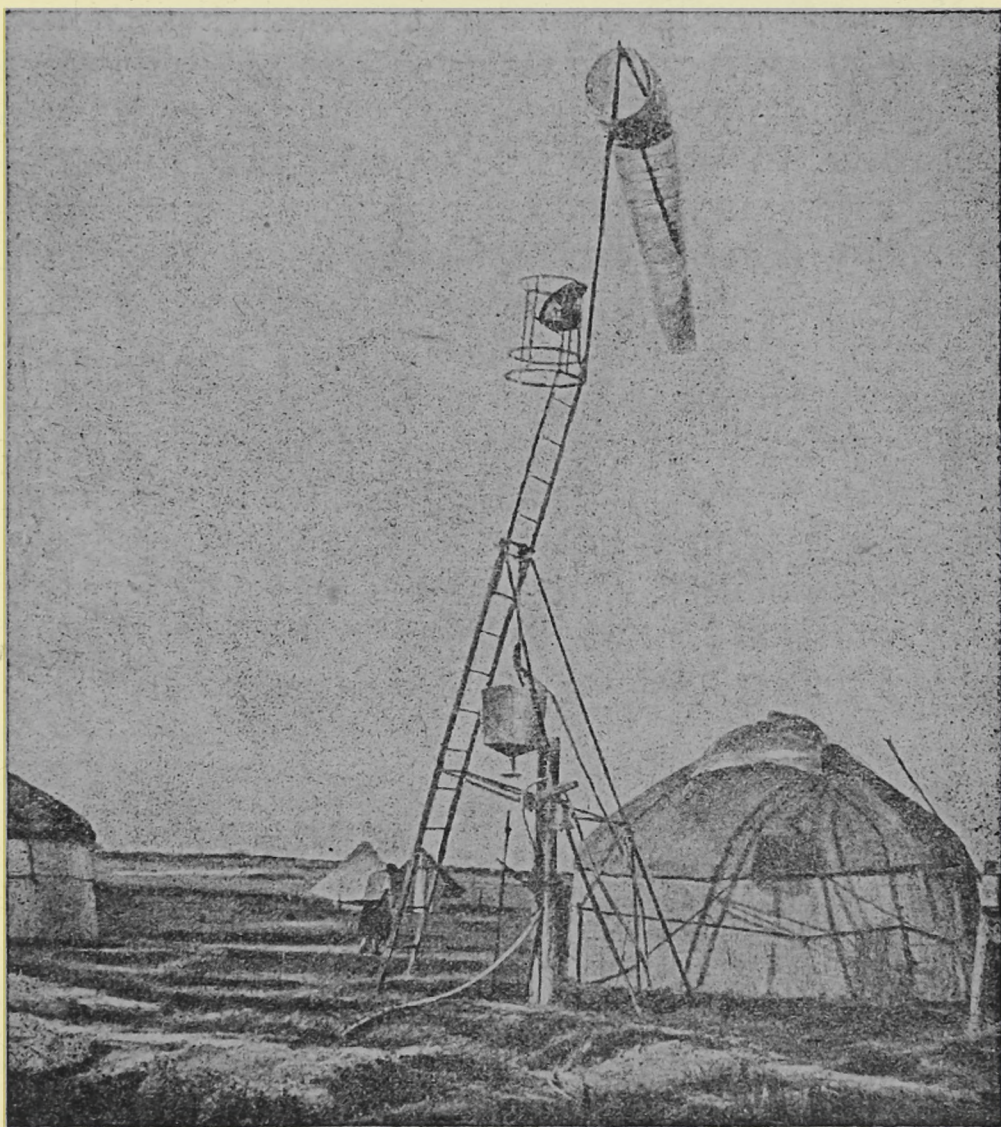


тело, сели в самолет. Рабочие уложили в кабину продукты и поставили огромный бидон с водой на случай, если придется застрять в степи.

Быстро и легко взял старт наш легкий «Конек-горбунок», и сразу стало прохладнее и легче дышать.

Мы летели на северо-запад в глубь степи.

Однообразная полынная степь, задержанная дымкой



Наблюдательная вышка авиотряда по борьбе с саранчей.



зная, лениво ползет глубоко вниз. Высота — тысяча метров.

Но вот начинаются подозрительные места. На бледно-сером, безжизненном фоне пустыни появляются коричневатые полосы. Самолет быстро пикирует вниз. И сразу: вой, визг, треск, адский шум от бьющего навстречу воздуха.

Чем ниже, тем все яснее коричневые пятна. Самолет уже носится совсем низко над землей — на высоте двух-трех метров — и наконец садится.

Мы вылезаем из самолета, подходим к коричневой земле и видим густые залежки кулиг: кое-где уже ползает саранча, правда, еще бескрылая и на целый месяц безвредная. Отсюда через 30-40 дней поднимутся полчища насекомых. В поисках пищи — сочных стеблей растений — полетят они к Волге, на север, если мы немедленно их не уничтожим.

Опять взлет, опять посадка. Лишь вечером возвратились мы в Безыменные хутора.

На улицах около колодцев — грязь, мокрота. В грязи бестолково топчутся бараны, пробираясь к длинному корыту. Шумят и кричат хозяйки.

Вечером в моей палатке совещание — совсем как в военном штабе. Разложены карты. Намечается тактика и стратегия предстоящего боя с саранчей.

### **3. перелет на озеро батыр-мала**

Потянулись однообразные трудовые дни. Каждый день мы вставали в 3 часа утра, и через 50 минут самолеты уже взвивались в воздух.

На каждом самолете установлен металлический бак. В нем ядовитый порошок в виде пыли. Во время полета эта пыль равномерно выдувается встречной струей воздуха из особого прибора — аэропыла, ложится на зем-

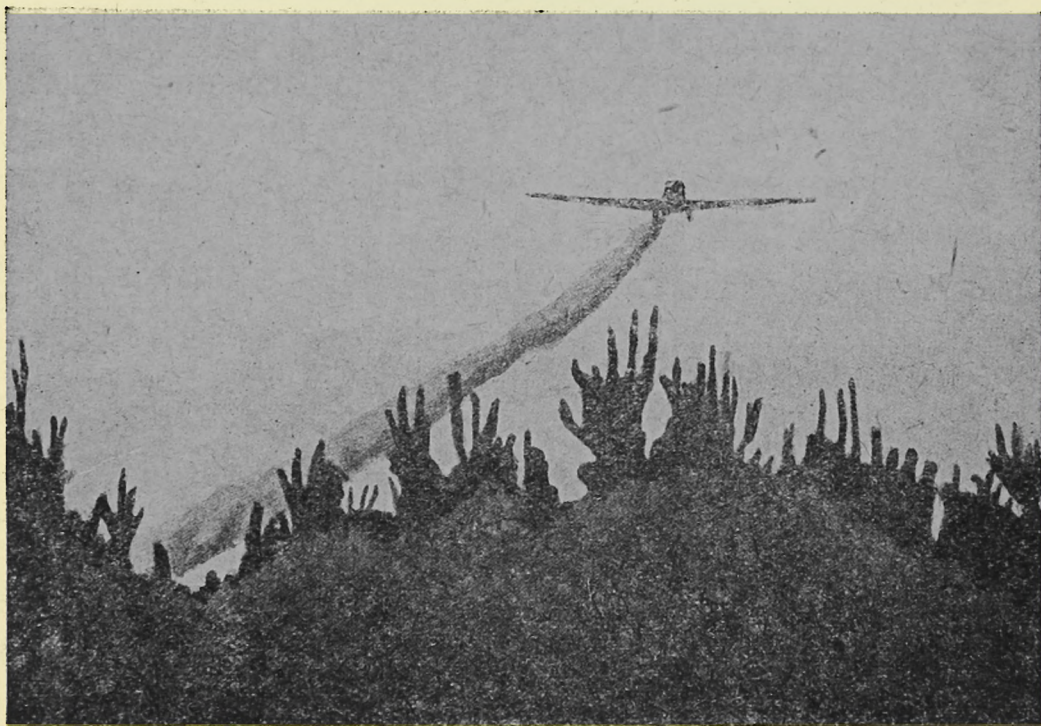


лю в местах, зараженных саранчей, и уничтожает ее. Но яд этот опасен и для людей; поэтому во время работы они надевают специальные маски.

Еще с вечера рабочие в предохранительных масках нагружали аэропылы самолетов ядовитой смесью, механики осматривали моторы и наполняли баки бензином и маслом.

До девяти часов утра мы летали низко над землей и осыпали кулиги саранчи ядовитой смесью. В 9 часов утра возвращались на базу и отдыхали до обеда в палатке.

Стояла отчаянная жара. Все люди отряда загорели, ходили полуголыми. Аппетит у всех был зверский, но питание было довольно однообразное: щи из баранины



Самолет, опыляющий ядовитой смесью лес, с целью уничтожения вредителей леса.



и каша с бараниной. Так все три месяца. После обеда снова в воздух до 9 часов вечера.

Изредка специалисты, приехавшие с нами, ездили в степь и проверяли работу самолетов. Поздно, вечером возвращались они на самолетную базу и показывали нам мертвую саранчу, убитую ядовитой пылью.

Через месяц вся ползающая саранча была уничтожена. Опасность как будто миновала, можно было уезжать в Москву.

Но уехать не удалось. Летчик Комаров вылетел как-то на разведку и сбилсЯ с пути. Настала ночь, и он принужден был спуститься в пустыне. Когда шум мотора смолк, в внезапно наступившей тишине он слышал какой-то легкий треск: это были залежки кулиг, где только что вывелась саранча.

Всю ночь просидел летчик на крыльях самолета: внизу ползали ядовитые змеи и тарантулы, где-то слышался вой волков. Было холодно, и мокрая одежда прилипла к телу. Летчик всю ночь не сомкнул глаз и с нетерпением ждал утра. Как только рассвело, он завел мотор и полетел. Но вихрем вымело из кабины карту с компасным курсом и отбросило ее далеко в степь. Летчик полетел наугад.

Через два часа он сел в Донской станице, и здесь его арестовали. Документов у него с собой не было, и жители приняли его за иностранного шпиона.

Только через три дня я получил от Комарова телеграмму, ее послал местный телеграфист за свой счет. В ней было сказано, что в центре степи обнаружены новые скопления ползающей саранчи.

Как только Комаров возвратился в отряд, все самолеты в этот же день перелетели в район озера Батыр-Мала. На месте выяснилось, что не только это озеро, но и другие — Цаган-Кур и Шарбуч — сплошь заражены саранчей.



Пришлось продолжать борьбу. Пять суток тащился караван верблюдов, перевозивший имущество отряда, провиант для летчиков и горючее для самолетов.

У озера, куда мы прилетели, не было никаких признаков жилья.

Первые дни приходилось даже за пресной водой летать за 20 километров к ближайшему колодцу: в озере вода была горько-соленая, не пригодная для питья.

За продуктами тоже летали далеко в ближайший населенный пункт. Но и там продукты скоро кончились. Лишь изредка удавалось доставать баранину у калмыков. Они привозили мясо к нам, на нашу стоянку.

— Хорошая баранина, — говорил калмык и показывал нашему повару притороченный к седлу кусок мяса, покрытый мухами.

— Да ведь она тухлая! — отвечал ему повар.

— Ну вот и хорошая. А свежей где угодно можно достать, — отвечал калмык.

Немного пахнувшая баранина считается у них, как оказалось, самой лучшей.

Но мы и такую баранину ели, за неимением другой.

Ко всему еще прибавился ужасный запах разложения. Около самой нашей стоянки было кладбище калмыков: ряд небольших холмиков с четырехугольными деревянными трубами. Если заглянуть в их отверстие, то в свежей могиле можно увидеть разлагающееся лицо покойника. Зловоние стало невыносимым.

По ночам были волки, шуршали ядовитые змеи, стрекотала ползающая саранча. И в таких условиях мы работали почти без отдыха под ряд три недели. Но зато вся саранча была уничтожена, и виноградные сады Северного Кавказа были спасены.



## 4. мираж<sup>1</sup>

Самолеты покинули мертвое озеро Батыр-Мала. Они направлялись обратно на Безыменные хутора.

Температура 40°. Сквозь пыльную завесу, закрывшую степь, красным пятном просвечивало тусклое, словно зимнее солнце. Нам предстояло совершить перелет в 100 с лишним километров. Внизу растилалась безлюдная серая пустыня, однообразная, ровная, без дорог.

Я вылетел последним и шел по компасу на восток. Позади меня сидел механик.

Вдруг внизу показалась какая-то серая точка. Я накренил самолет и, снизившись, разглядел: волк!

Он легкой трусцой бежал на восток, к месту бывшей стоянки самолетов. В последнее время волки собирались к нашей стоянке целыми стаями. Они все больше нагнали и почти каждую ночь совершали набеги на запасы наших продуктов.

«Ага, попался серый! Сейчас я тебя припугну!» решил я и, снизившись, почти касаясь колесами земли, начал гоняться за волком.

Вытянувшись стрелой, упруго опираясь лапами в землю, он мчался прочь от самолета. Но где серому убежать?

Волк часто менял направление и, пользуясь тем, что самолет для каждого поворота должен был набирать высоту, убегал далеко. Но я снова настигал его и снова, точно хищная птица, кружился над своей жертвой. Наконец измученный волк сдался и в бессилье рухнул на землю. Он перевернулся на спину, и мы на

---

<sup>1</sup> Мираж — видение, возникающее в степи и пустыне, в чистой, спокойной атмосфере. Если разные ее слои различно нагреты, то предметы, лежащие за горизонтом, делаются видны. Происходит это оттого, что световые лучи от этих предметов, преломляются в разно нагретых слоях воздуха и затем уже попадают в глаз наблюдателя.



мгновение увидели его оскаленную морду. Тогда я оставил его в покое и снова взял свой прежний курс.

Остальные самолеты уже давно скрылись из виду.

Время шло. По нашему расчету сейчас должны были уже показаться кутора.

Но что это? Я не верил своим глазам.

Поворачиваюсь к механику: тот удивленно глядит на восток.

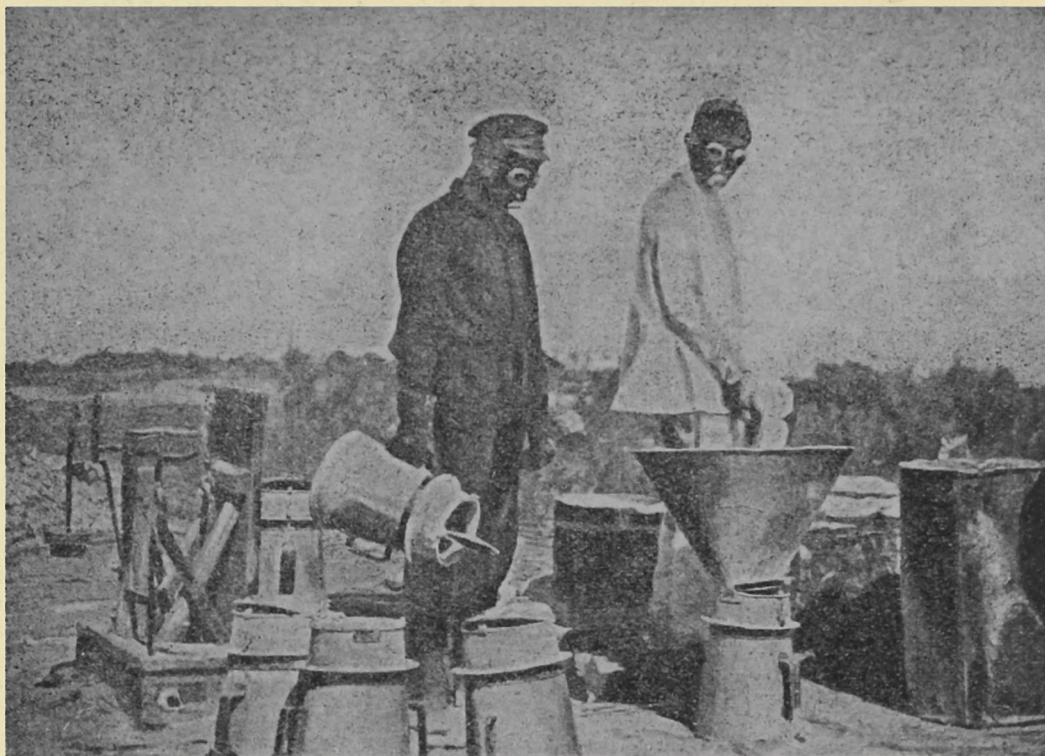
А там, на далеком горизонте, вырисовывается стальная лента какой-то реки. Неужели мы взяли неверный курс?

Впереди все яснее и яснее выступает из дымки жаркого сухого тумана зеленая поверхность земли, деревья,



Склад ядов авиоотряда.





За составлением ядовитой смеси. Слева видны весы, на которых взвешиваются составы; в виду вредности смеси для людей рабочие одеты в масни.

сады с белыми домиками, высокие строения какого-то города, разбросанного на берегу широкой полноводной реки. Дымят огромные заводы.

Неужели Сталинград? Но этого не может быть! Тогда какой же это город?

Одной рукой держу ручку управления, другой разворачиваю карту и сличаю ее с положением реки. Но земная поверхность видна так тускло, что почти ничего нельзя разглядеть.

Тогда я решил спуститься около города, чтоб узнать его название и определить по нем правильный курс. Но город все так же далеко. Он словно летит вперед, уходит к горизонту со скоростью, не меньшей, чем самолет.



Я оглядываюсь по сторонам; позади и с боков тьма. Кое-где просвечивают звезды. Внизу, под самолетом, несутся серая полынная степь.

«Мираж», догадался я и резко повернул самолет.

Странное виденье, только что ярко светившееся на горизонте, таяло у меня на глазах. Быстро спустившаяся южная ночь закрыла степь, и в черном небе засверкали звезды. Ярче всех рассыпала свое созвездье Большая Медведица.

Еле угадывая землю, я сделал посадку среди калмыцкой степи.

Рано утром мы увидели неподалеку на горизонте наблюдательную вышку базы нашего отряда, домики Безыменного хутора и белое пятно палатки.

Значит, курс, взятый нами, был верен!

Через десять минут самолет был уже на базе.

## **5. в дагестане**

Весной 1927 года я снова отправился со своим отрядом на борьбу с саранчей. На этот раз в Дагестан.

Борьба с саранчей принимала все большие размеры. Теперь в отрядах было уже много самолетов и имелся значительный обслуживающий персонал.

Отряд наш расположился на берегу реки Сулака. В устье ее, в плавнях, саранча заложила свои кулиги.

Мы жили в небольшом ауле Чижиут. Отсюда самолеты вылетали в соседние местности — на озеро Бакил, на реку Терек и Куму, где тоже развелось не мало саранчи.

Местные жители — ногойцы — приняли нас тепло и радушно. Это были высокие, стройные люди в черкесках, увешанных оружием.

Женщинам запрещалось разговаривать с посторонними, но они не могли превозмочь своего любопытства



и часто, когда мужчин не было дома, приходили к нам на аэродром. С удивлением рассматривали они самолеты и летчиков, ощупывали нашу одежду, наши вещи.

На страже они ставили девочку, чтобы она предупреждала их о приходе мужчин, а сами заходили к нам в саклю.

Здесь они внимательно разглядывали инструменты, часы и другие не знакомые им предметы. Особенно их поражали примус и чайник со свистком.

Они садились вокруг примуса на корточки и слушали, как он шумит. А когда вода начинала закипать и свисток в крышке чайника свистел, они хлопали в ладоши и визжали от восторга.

Но если в конце улицы показывался ногаец-мужчина, вернувшийся с полевых работ, все они, как воробьи, рассыпались в стороны.

Работа наша начиналась, как и в калмыцкой степи, рано утром. Один самолет за другим взвивался в небо и, нагруженный ядовитой смесью, уходил в далекие плавни; возвращался обратно, брал новый груз ядов и снова улетал.

Однажды летчик Боженок вылетел в плавни, взяв с собой в качестве пассажира дагестанского народного комиссара земледелия.

Прошел час, другой, третий. Самолет не возвращался. Я отправился на разведку.

И что же я увидел? Хвост самолета Боженка торчал из воды и камышей, а сам Боженок и его пассажир сидели на кромке крыльев.

Бессильный помочь товарищу, я вернулся на аэродром. Мы сейчас же устроили совещание.

Но как помочь, как вытащить самолет, когда в плавни невозможно пройти! Выручило окрестное население. Быстро построили деревянный настил через болото, и через двое суток вечером Боженок был уже дома.



За ужином он рассказал о своем приключении:

— Неожиданно на высоте пяти-шести метров мотор перестал работать. Ткнулись в это гнилое болото и сразу же завязли мотором в грязи. Сиденья залило водой. Мы перелезли на кромку крыльев. А через два часа подразнил нас прилетевший самолет начальника. Ну, помахали ему рукой.. Потом захотелось есть, а запасов нет. И ни одной столовой поблизости! Что тут делать? Только сидеть и ждать! Ну и сидели и ждали. К вечеру захотелось пить, а мы, сидя по уши в воде, не могли напиться: вода в плавнях гнилая. Потом к довершению несчастья — комары. Кусались, как тигры. Видите, какое у меня лицо?

Действительно, лицо его все вздулось, глаза залпыли. Вот какие приключения бывают иногда с летчиками в их обычной, повседневной работе.



Вынужденная посадка самолета.



# за полярным кругом

1. на беломорской  
зверобойке
2. вечер на моржовце
3. „SOS“ с иконки
4. на розыски норвежцев
5. во льды на „седове“
6. спасаем поморов

## 1. на беломорской зверобойке

Четыре года под ряд, каждую зиму, я работал на беломорских промыслах Совторгфлота, в районе острова Моржовец, на Белом море, за полярным кругом.

Ледовитый океан и нелюдимое Белое море — богаты рыбой и зверем: они кормят население целой страны. В них водятся и сельди, и треска, и палтус, и моржи, и громадные белухи, и другие рыбы и звери. Но больше всего дает стране тюлений промысел. Он начинается обычно в феврале и заканчивается к маю.

В это время сотни тысяч гренландских тюленей приплывают с далекого севера в горло Белого моря, чтобы рожать детенышей и погреться на солнце. Ог-



ромные пространства льда покрываются бесчисленным множеством черных точек. Сюда-то и устремляются жадным потоком зверопромышленники.

В старину тюленей били баграми и дубинами; стреляли в них кусками свинца из древних берданок. И в наше время этот береговой кустарный способ добычи зверя все еще жив.

Каждую зиму на Моржовец приходят зверобои. Они живут на острове в землянках или просто под опрокинутыми лодками. В марте, когда над морем ложатся туманы, льды крошатся и рыхлеют, промышленники вслед за баркасами перебираются с льдины на льдину, и часто увлеченных охотой зверобоев уносит на льдине далеко в океан. Много промышленников погибло так.

В наше время на тюленьих промыслах стали применять ледоколы и самолеты. Самолет вылетает в воздушную разведку и высматривает местонахождение тюленей. По радио он дает о нем знать на ледокол. Ледокол выходит во льды, крошит и ломает лед и останавливается около залежки. С борта парохода сходят охотники. Они вооружены скорострельными винтовками. У каждого с собой до 500 патронов. Передовые одеты в белые балахоны с белыми капюшонами, чтоб зверь не заметил их на снегу.

Тюлени — умные животные. Они обычно выставляют своих караульщиков, старых самцов. Изредка приподнимаясь на ластах, такой сторож зорко осматривает место лежки, не грозит ли откуда опасность. Но приближающихся охотников, одетых в белое, он не замечает. Те, пользуясь этим, подкрадываются и убивают «часовых». Только тогда остальные охотники начинают стрелять. Туши убитого зверя тысячами распластываются на льду.

Когда охотники кончают, на лед сходят рабочие. Они потрошат зверя, срезают пласты жира и снимают



кожи. К вечеру кожи и **жир** убираются на ледокол, а мясо остается на льдах, **его** поедают птицы.

За последние годы благодаря применению ледокола и самолета добыча зверя возросла до 277 тысяч голов, то есть стала почти в десять раз больше, чем раньше.

На беломорской зверобойке работают четыре ледокола: «Сибиряков», «Русанов», «Малыгин» и «Седов».

Наш самолет находился в ведении ледокола «Малыгин». Это блестящее морское чудовище, единственный носитель культуры на Белом море. Так по крайней мере кажется зверопромышленникам. Там — души, ванны, электричество, медицинская помощь, баня, горячая пища. Но на «Малыгине» избыток людей, — на его борту больше ста промышленников, всюду непролазная грязь и вонь от истекающих жиром тюленых туш. И все же здесь лучше, чем на острове Моржовце под опрокинутой лодкой или в землянке. И промыслять на «Малыгине» безопаснее, чем на дощатом карбасе — жалкой игрушке штурмов.

Вот на этих-то промыслах я и работал несколько лет.

## **2. вечер на моржовце**

Пятый день завывает шторм. Сильный норд-ост потрясает пласты воздуха, набрасывается на наш домик, завывает в антенне радиостанции, ломает и колет лед у берегов. С океана движутся льды на Колгуев, на Канинскую землю, на Моржовец и загромазжают северные берега. В воздухе стоит грозный гул и рычанье океана.

Наступает вечер. Полетов из-за шторма нет. Скука.

В теплом уютном домике Совторгфлота семь человек: летчик Бабушкин, механик Грошев, штурман Крюков, радист, научные работники — товарищи Фрейман и Дорофеев — и я.





Известный полярный летчик М. С. Бабушин.

---

За маленькими оконцами полыхают огни северного — сияния. В прижатых к ушам трубках телефона звучит «Кармен» из московского Большого театра. Но достаточно повернуть ручку приемника — и я легко ловлю звуки заграничной музыки или человеческую речь из Барселоны (Испания), Берлина, Парижа, Чехо-Словакии.

Радио — наше единственное развлечение. Оно скрашивает нашу однообразную жизнь и дает нам много радости.

Штурман Крюков играет целый вечер на гитаре и поет старую беломорскую:



Нелюдимо наше море,  
День и ночь шумит оно,  
В роковом его просторе  
Много бед погребено.

Под аккомпанемент гитары механик Федор Иванович Грошев с похоронной физиономией щелкает на счетах и ругается:

— Что за чертовщина! Тринадцать бидонов в Архангельске, три на Каспийской базе, двадцать семь здесь... Где же остальные два?

Так он считает каждый вечер и очень нам всем надоедает.

Выведенный из терпенья Бабушкин с сердцем хватает счеты и сам начинает щелкать костяшками. Итог получается верный. Грошев смущенно улыбается.

— Бухгалтер, Федор, из тебя не получится, — говорит ему Бабушкин.

Все смеются.

Потом начинается чаепитие.

### 3. „SOS“<sup>1</sup> с иконки

В этот вечер я, как всегда, лениво прихлебывая чай, читал дневник Томашевского<sup>2</sup> о полетах на звробойке. Вот что он пишет:

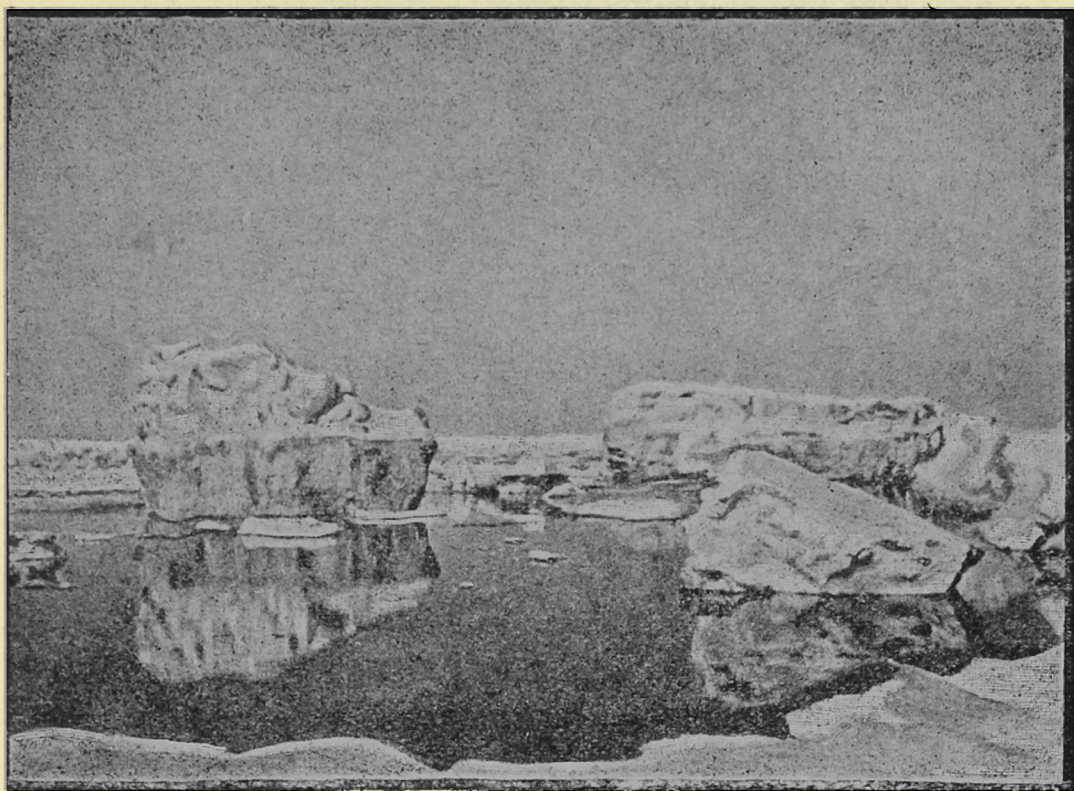
«Уже целый месяц, как я за полярным кругом, на острове Моржовец.

Этот остров — 12 километров в длину и 8 в ширину — имеет массу расположенных на нем озер. 10-12 человек мужчин — все его население. В качестве аэродрома мне служит покрытое льдом озеро, а летаю я на сухопутном самолете.

<sup>1</sup> SOS — радиознак международного кода, посылаемый терпящими бедствие людьми; означает по-английски: „Спасите наши души“

<sup>2</sup> Первым летал на Белом море, производя опыты по разведке тюленя.





Льды у берегов острова Моржовец.

Многих конечно удивит, почему самолет, предназначенный для полетов над океаном, не имеет поплавков, то есть не приспособлен для посадки на воду. Объясняется это вот чем. Сезон зверобойных промыслов совпадает с периодом штормов и с преимущественными северными ветрами, набивающими в береговой полосе Моржовца груды крупноколотого плавающего льда, кромка которого уходит далеко в чистую воду. Озера во время этой полярной весны еще покрыты толстым слоем льда. Добраться по рыхлому льду на берег с чистой воды, где мог бы остановиться самолет, невозможно. Другой базы, более подходящей для самолета, поблизости к району промыслов нет. Вот почему самолет для разведки зверя и хода льдов монтирован лыжами.



Ширина горла Белого моря в своем кратчайшем расстоянии имеет около 120 километров, а длина его к выходу в Ледовитый океан — до 180. В весенний период горло покрыто на две трети, а иногда и больше плавающими льдами, и редко встречаются льдины, на которые была бы возможна посадка самолета. Льдины почти постоянно находятся в движении. Течением и ветром сжимает и давит льды и ломает их на мелкие куски. Скорость течения прилива и отлива, повторяющихся два раза в сутки, достигает 12 километров, а при попутных ветрах скорость движения льдов увеличивается в несколько раз.

Резкие перемены погоды и то обстоятельство, что летать приходится на сухопутной машине, даже не снабженной радиоустановкой, делает наши полеты в горле Белого моря и зачастую над Ледовитым океаном особо опасными.

В процессе полетов нам приходилось иногда садиться на ледяные поля, с которыми нас во время отлива относило на 20 и более километров. Иногда мы садились по собственной воле, иногда по воле мотора. Зачастую, поднимаясь с нашего случайного ледяного аэродрома, мы наблюдали сверху, как льдина, на которой мы только что были, крошилась и расходилась в воде.

Сильные туманы и низкая облачность заставляли нас летать буквально в нескольких метрах от воды, что было большим риском для самолета и наших жизней».

Я как раз перечитывал эти строки, когда обычная тишина резко нарушилась какими-то криками и лаем собак во дворе.

Минуту спустя в комнату ворвался радист в оленьем малахае, покрытом мокрым снегом. Он в возбуждении размахивал палкой, которой только что отбивался от собак.





Перед отлетом на выручку норвежских моряков.

---

— Ребята! «SOS» с Иоконги! — закричал он, захлебываясь.

Вскоре мы получили телеграмму:

«Семнадцать норвежских зверобойных судов затерты льдами. Шторм и течение носят их по Ледовитому океану. Они прибиты к Канинской земле. Многие уже сдавлены льдами. Некоторые разбиты. Имеют крен. Уцелевшая часть команды одного из погибших судов по льдам добирается до радиостанции Иоконги и посылает знак «SOS».

Три дня продолжался шторм. Металлические крылья самолета, крепко привязанные к кольям, содрогались от бешеных порывов ледяного ветра.

Наша команда воздушного судна сидела над морской картой и строила планы спасения норвежских моряков.

В это время норвежское правительство обратилось к правительству СССР с просьбой о помощи. Через сутки Наркоминдел дал знать по радио в Мурманский



порт, а на третий день радиотелеграфист принес копию телеграммы, посланной из Мурманска на ледокол «Малыгин»:

«Желательно обследовать... найти с помощью самолета норвежские судна, терпящие бедствие где-то между Канинской землей и Колгуевым... если это не грозит опасностью для экипажа вашего самолета».

Вслед за этой телеграммой радио с ледокола трижды пропело:

«Если возможно, обследовать участок между Колгуевым и Канинской землей... с целью найти норвежские суда».

Сразу за дело.

Предстоял исключительный по трудности перелет. Сухопутный одномоторный самолет должен был пройти около 1 000 километров над океаном.

Механик Грошев сбросил с себя обычную веселость: серьезно, сосредоточенно осматривал он мотор.

Тяжелы и опасны полеты в приполярных областях: погода часто и резко меняется, постоянные морозы, туманы. Ответственность была огромная.

На другой день утром шторм стих. Погода стояла ясная, морозная.

С большим трудом удалось разогреть мотор и вернуть его к жизни.

Лететь пришлось мне. Бабушкин внимательно следил за приготовлениями, проверял, не забыто ли что-нибудь. Но вот приготовления закончены. Мы прощаемся с остающимися на земле товарищами и усаживаемся на свои места в самолете.

Грошев заботливо оглядывает пилотскую рубку, аэронавигационные приборы и наконец дает знак, что все в порядке.

Я перевожу сектор газа в положение наивысшей по мощности работы мотора.



## 4. на розыски норвежцев

Взвыл, взревел мотор, зашлепали лыжи по снегу и сразу — в подъем. Выше и выше — над льдами, над морем.

Ветер поддался с левого борта, ударил, поднял крыло, подбросил машину кверху. Выправилась, провалилась, зарылась в густой массе встречных потоков воздуха, задрожала металлическая птица; крылья словно захлебнулись воздухом. Остров Моржовец закрылся сизой дымкой, уплыл назад. Далеко внизу тускло поблескивали плавающие льдины.

В пассажирской кабине — штурман Крюков и Фрейман — моряк и ученый-наблюдатель. Крюков ведет исчисление по морской карте, компасу и часам и передает записочки с курсами летчику. Фрейман с помощью самолетной радиостанции разговаривает с начальством на ледоколе «Малыгин».

Через час, закончив очередную разведку, самолет уже над «Малыгиным». Фрейман заканчивает свой радиодоклад о пройденном участке пути, о движении льдов, о погоде и наконец сообщает:

«Идем на разведку».

«Каков запас продуктов?» спрашивают с ледокола.

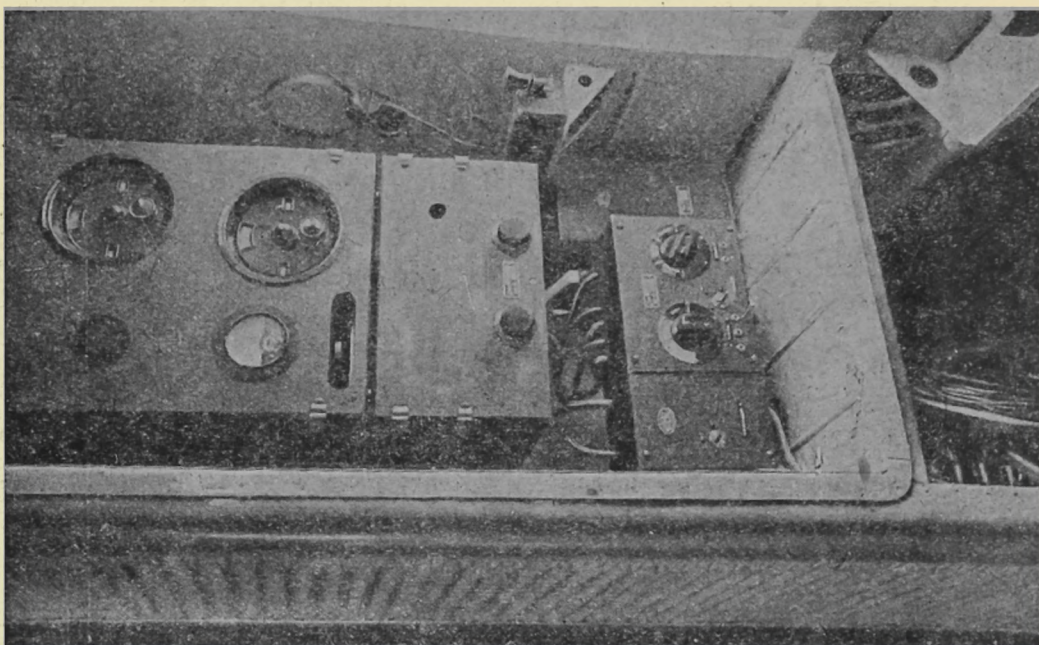
«На неделю».

«Мало! — ошарашивает ледокол. — Надо было взять больше».

И сразу мы все, сидящие на самолете, вспоминаем, какой риск нам предстоит. Ведь этот полет — чистейшее безумие. Но нужно спасти терпящих бедствие моряков, и мы летим.

Вот уже и суда скрылись позади. Мы держим курс на южное побережье Канинской земли, к устью реки Кии. Там база для самолета.





Радиоприемная и отправительная станция, установленная на борту самолета.

Внизу покрытое льдом море. То и дело радиотелефон самолета сообщает на ледокол:

«Слушай, слушай, слушай!.. Говорит самолет, говорит самолет! Нахожусь в квадрате 273... 273<sup>1</sup>. Направление норд».

Фрейман сообщает о расположении льдов на море: «Чистая вода... вода до горизонта... Сжатый лед... лед на расплавах».

Изредка ледокол важно и угрюмо буркает в ответ: «Принято... принято... принято».

Скоро и Канинская земля. Самолет с трудом пробивает себе путь в белой полосе пурги. Но вот пурга уходит назад, и внизу неожиданно четко вырисовываются черные массивы камня и полосы снега. Места

---

<sup>1</sup> 273—номер квадрата морской карты; такая же карта с нанесенными на ней квадратами находится на ледоколе.



для посадки самолета за исключением узкой реки Кии здесь нет.

Безлюдная пустынная страна. Чахлые, стелющиеся по земле полярные березки. Редкие гости — олени. Несколько поселков промышленников-колонистов в два-три домика, да радиостанция на Канином носу — вот и все жилые пункты.

Словно гигантская каменная преграда, поставленная югом в защиту от севера, Канинская земля принимает на себя осенние и зимние могучие водопады, низвергаемые океаном на ее берега.

Болотистая тундра с редкой карликовой сосной, скалы и кусты богаты дичью — песцом, куропатками; реки — навагой, привлекающей летом промышленников.

Вот уже мелькнули внизу две маленькие избушки, и скоро самолет снизился.

Мохнатые собаки встретили нас громким лаем, а ребяташки прыгали и кричали от радости. Еще бы! Аэроплан прилетел.

Мы вышли из самолета и направились в избу. Сзади веселой ватагой потянулись дети.

Все наличное население Кии состоит сейчас из ребяташек и одной женщины.

— А где же мужики? — интересуется Грошев.

— Ушли промыслять, родимый, — отвечает хозяйка, вздувая гостям самоварчик, — а молодайка с мальцом в гости пошла.

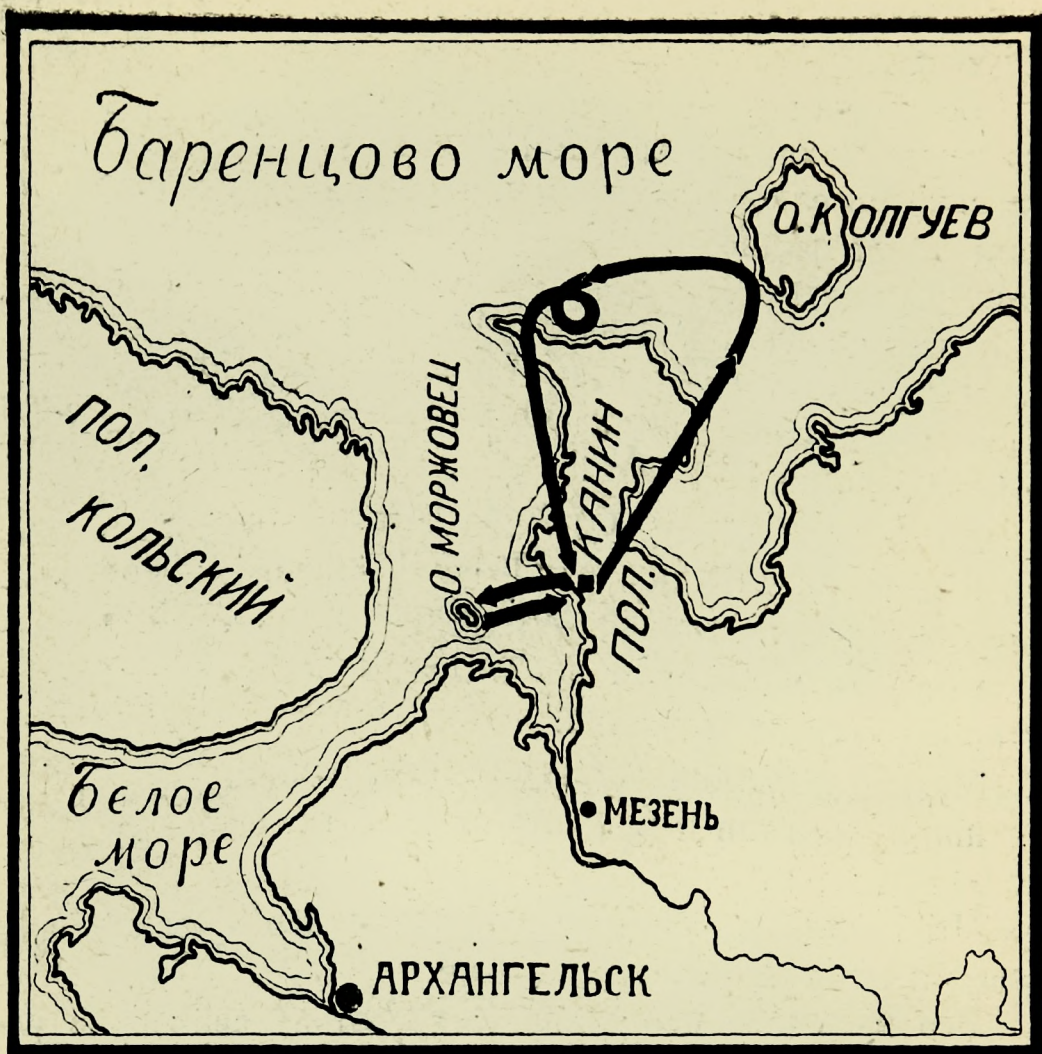
— Это куда же в гости? — любопытствует штурман, знающий Канинскую землю.

— Далеко, батюшка мой, чуть не на Микулин мыс.

— Ничего себе кусочек — 180 километров.

— В гости! — хохочет штурман, и из дальнейших расспросов команда узнает, что пошла она на лыжах, а ее грудной ребенок едет на санках, запряженных собаками.





Стояли мы у Кии недолго; наспех попили чаю, пока Грошев осмотрел мотор и запасся бензином для безостановочного шестичасового полета.

На высоте тысячи метров самолет летит через Канинскую землю к Колгуеву.

Утомительно-однообразно тянется время. Внизу — белесая зыбь тумана. Сверху и с боков — стены мрачных свинцовых туч. В ушах шум и звон от рева мотора. Кажется, будто прошли века с тех пор, как самолет отделился от земли и несется с огромной скоростью в воздухе.



Но вот стена туч начинает бледнеть. Она словно раздвигается, и впереди, в точно положенное по расчету штурмана время, показывается ярко освещенный океан и голубое, давно не виданное небо.

Неожиданно настал ясный, светлый весенний день. Туман остался позади. Но зеленоватая-черная морская вода кипит и бурлит в мертвой зыби.

Через час пути впереди показались снежные горы Колгуева. Они блестели на солнце ослепительно-белой полосой. Но и там чистая вода без льдов. Следовательно, норвежские суда находятся где-нибудь западнее.

Мы поворачиваем назад. Сейчас самолет находится на расстоянии 100 километров от ближайшей земли. В пассажирской кабине мирно и спокойно. Наблюдатель и штурман заняты каждый своим делом.

Вдруг мотор самовольно сбавил обороты и, несмотря на наши понуканья, стал сдавать. Тяга пока была достаточная, скорость с попутным ветром доходила до 170 километров в час. Однако мы были не на шутку встревожены.

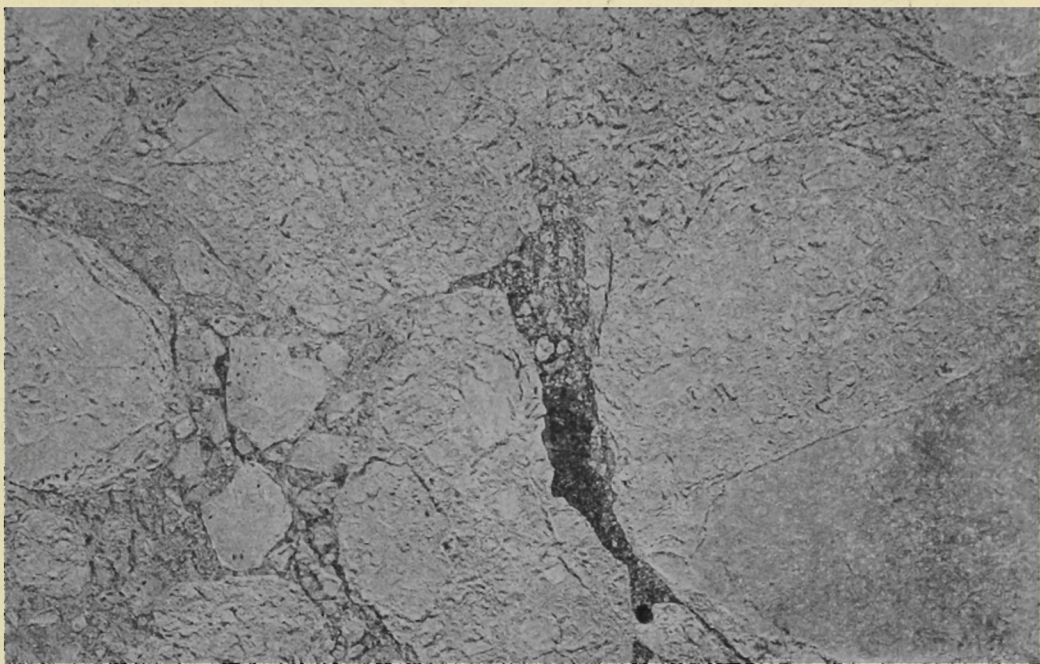
Внизу чистая вода, садиться некуда. Верный гроб.

Обороты мотора угрожающе падали, а до берега оставалось еще 40 километров. В пассажирской кабине — никаких подозрений: оба пассажира спокойно работали. Только я и механик Грошев знали об опасности.

Грошев приподнялся в волнении и, обдуваемый морозным ветром, схватился за переключатель магнето, потом хитро подмигнул мне и грузно опустился на сидение. Неисправность была найдена; выхлопная труба мотора тотчас же выплюнула сгусток жирного дыма, мотор заревел и стал работать нормально.

Грошев переключил на правое магнето, и мы полетели дальше. Оказывается, левое магнето внезапно перестало работать. Мы были на волосок от гибели.





Вид льдов сверху.

Скоро показалась кромка льда. Это была Канинская земля.

Вся северная часть ее зажата полосой мелконабитого льда в 20-30 километров шириною. Я внимательно рассматривал льды. К окнам прилипли наблюдатель и штурман.

Самолет продолжал свою разведку с одним магнето.

«А что, если и это магнето сдаст? — мелькала тревожная мысль. — Ведь тогда придется около 200 километров итти пешком до Кии».

Я смотрю на зеленовато-бирюзовую полосу воды за кромкой льда. Она клубится в седых испарениях тумана.

— Вон, внизу! — заметил я среди ледяного хаоса несколько черных точек.

— Норвежские суда! — увидели их и из пассажирской кабины.

Ниже и ниже спускается самолет. Вот уже видны



мачты парусно-моторных судов. Видны люди на палубах, дым из труб.

Еще ниже... Одна палуба занесена снегом. Очевидно судно брошено. Вот и второе такое же. Вот третье, забитое льдами. В первый же шторм их окончательно раздавит, если не придет во-время помощь.

На палубу высыпали моряки. Они машут руками, удивленно смотрят на самолет; многие из них видят самолет впервые.

Еще круг, и мы возвращаемся домой. Поручение выполнено. Скорее на базу, пока еще работает мотор.

Невидимые волны плывут в эфире. Их ловят радиостанции, передают дальше. В Норвегии, в Мурманске, на ледоколе, в Иоконге — всюду уже знают, что местонахождение норвежских судов обнаружено самолетом, летающим под советским флагом.

В 2 часа дня, после сильной борьбы со встречным ветром, самолет добрался наконец до Кии. Сразу наступила темнота. Но Грошев успел все же поставить новое магнето.

Скоро небо загорелось, заиграло северное сияние. Где-то завывала собака, ей ответила другая, третья.

Мы сидели в жарко натопленной избе колонистов и пили горячий, обжигающий чай. Было весело и радостно от сознания, что сложная задача разрешена, и люди, затертые льдами, будут спасены.

Около меня все время вертелся крохотный мальчуган.

Он с восторгом и уважением смотрел на «машиниста» самолета, как он меня называл.

Он хотел что-то сказать мне, но все не решался. Наконец, вынув палец изо рта и набравшись храбрости, он выпалил:

— А у нас что есть!

— Что у вас есть? — спросил я.



— А у нас что есть! Пойдем, покажу, дяденька Михеев.

И он повел меня смотреть гордость всего поселка Кии и достопримечательность всей Канинской земли. Он показал мне... живого поросенка. Это действительно необычайная вещь за Полярным кругом...

Поздно ночью из далекого порта Варде вышли четыре спасательных суда и, ныряя по ледяным волнам, понеслись в указанном по радио направлении, чтобы спасти норвежских моряков.

## **5. во льды на „седове“**

Летом 1928 года меня внезапно вызвали с юга, где я находился, в Архангельск для участия в разведывательной экспедиции ледокола «Седов».

22 июня я уже был в Архангельске и погрузил свой металлический самолет на борт «Седова», а 26-го мы снялись с якоря и вышли в море.

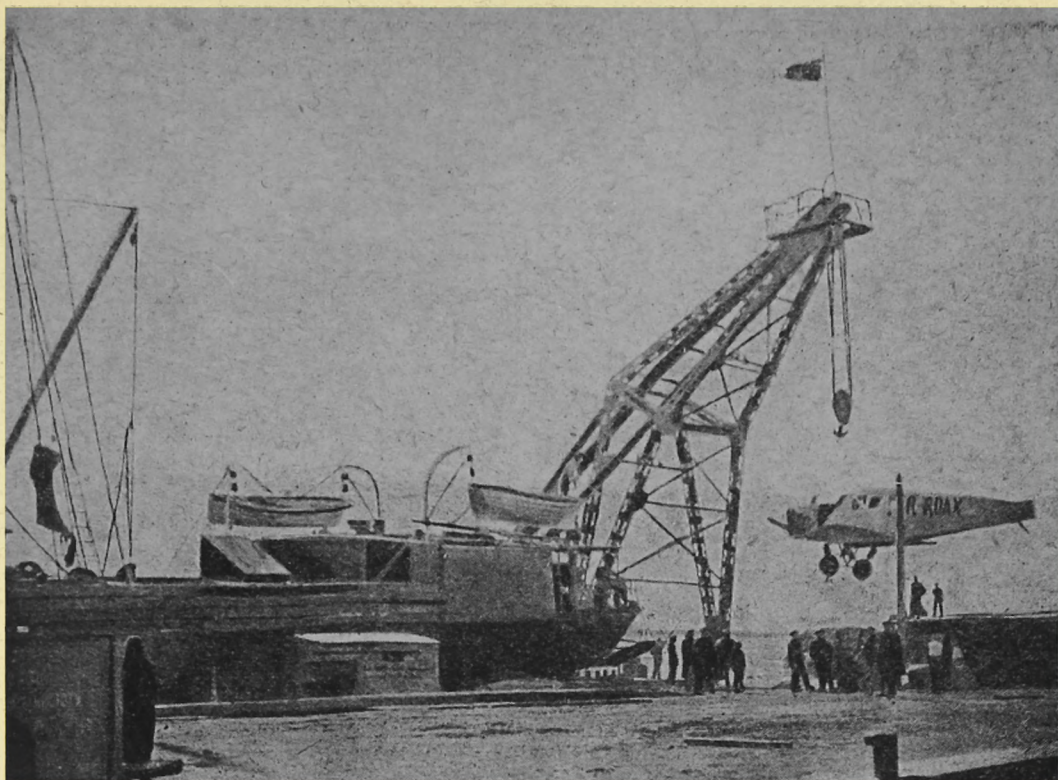
В туманах, штормах и снежной пурге пробирались мы на север. Нос ледокола, взбираясь на льдины, крошил и давил их своим стальным корпусом. Тишина кругом нарушалась только криками чаек, ловивших рыбу, которую винты ледокола выбрасывали на раскрошенные льды.

Мы шли на поиски морского зверя — тюленя. Каждую зиму тюлени приходят в Белое море, а в начале лета уходят обратно. Но откуда они приходят и куда уходят — неизвестно. Если бы нам удалось узнать это, то промысел на тюленя, дающий большой доход государству, мог бы продолжаться не три месяца в году, а значительно дольше.

Мы должны были, пройдя на крайнем севере вдоль кромки вечных льдов, найти летние залежки зверя.

Быть может, мы и нашли бы их, но неожиданно





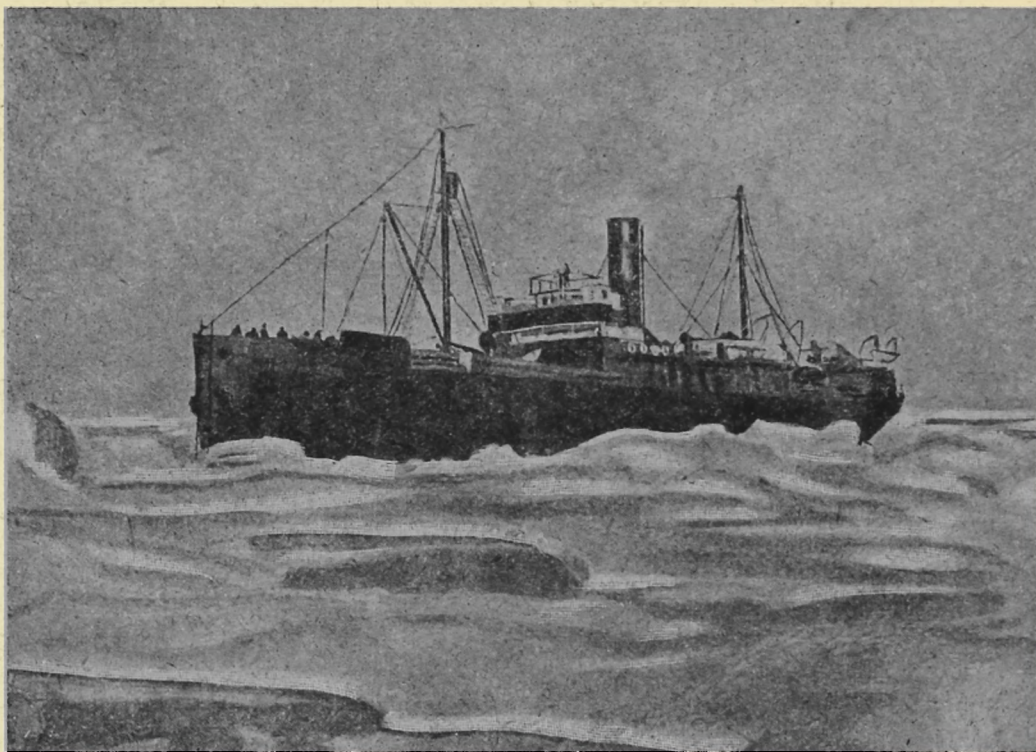
Погрузка самолета на ледокол „Седов“.

наша экспедиция была прервана. 1 августа по радио получилось распоряжение идти на поиски группы Алессандрини из итальянской экспедиции.

В 1928 году дирижабль «Италия» под командой генерала Нобиле полетел на Северный полюс и потерпел бедствие. Одного из участников экспедиции, Алессандрини, с группой товарищей унесло на разбитом дирижабле в неизвестном направлении. На поиски вылетел знаменитый полярный исследователь, норвежец Амундсен, и тоже исчез вместе со своим самолетом неизвестно куда. Мы получили задание разыскать Алессандрини и Амундсена.

«Седов» с трудом пробивался во льдах. Огромные ледяные глыбы, выше многоэтажного дома, то и дело затирали его и грозили раздавить. Густой туман мешал





Ледокол „Седов“ во льдах около Земли Франца-Иосифа.

продвигаться вперед. Мы все время останавливались и стояли по нескольку суток под ряд. Наш капитан, товарищ Воронин, дни и ночи бессменно находился на мостике.

Мы прошли 81-ю параллель северной широты, недалеко от земли Франца Иосифа, близко подошли к берегам Шпицбергена и достигли берегов острова Карла.

Я хотел взлететь, чтоб сверху поискать следы экспедиции Алессандрини и Амундсена, но не было льдин, годных для подъема на лыжах.

Так с трудом и риском, продвигаясь во льдах, наш ледокол обследовал отдельные пространства Баренцова моря.

Когда рассеивался туман, мы часто наблюдали с борта «Седова» белых медведей. На голубом льду нежи-



данно начинал шевелиться желтовато-грязный комок, и вдруг на ноги поднимался огромный медведь. Он становился на задние лапы и, пораженный невидимым чудовищем—ледоколом, в удивлении склонял огромную морду набок.

Вначале нам было не до охоты. Но люди ко всему привыкают. И мы скоро свыклись с туманом, со льдами, с опасностью. Снова на ледоколе раздавались веселые

---



И. В. Михеев  
на борту ледо-  
кола „Седов“.



голоса охотников, и даже на вынужденных остановках, когда перед носом ледокола громоздились высокие глыбы льда, бодрое настроение не исчезало. А ведь наш ледокол напоминал в такие минуты москву перед слонем.

Часто мы по несколько суток под ряд стояли, затертые льдами. Тоска брала. Вот на этих-то стоянках, чтоб как-нибудь развлечься, мы и стали охотиться на белых медведей.

Первый медведь, взятый мною, был моим позором. Я взялся на пари снять его с одного выстрела в голову, а голова-то у него с полметра величиной.

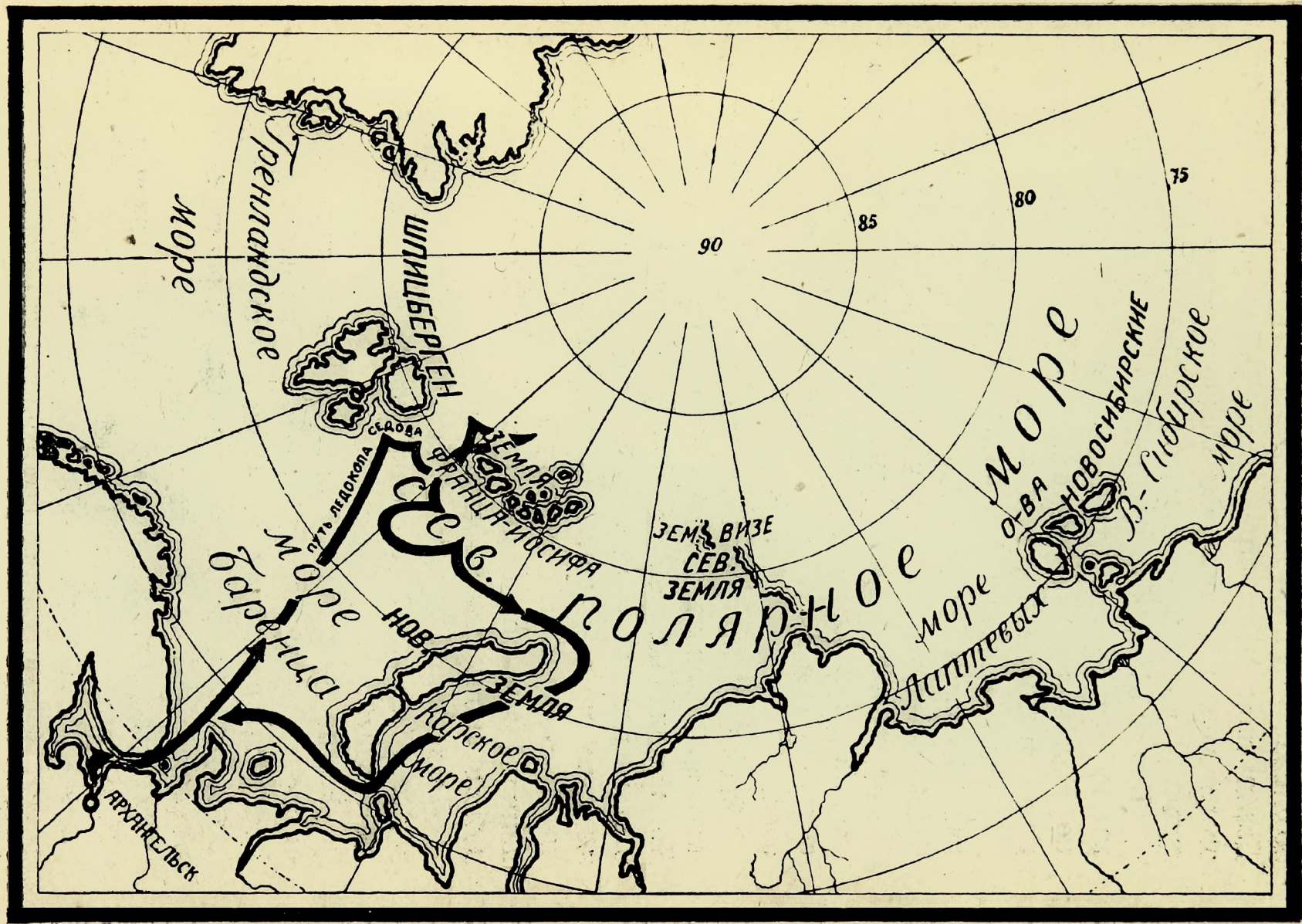
Медведь остановился на расстоянии 200 метров от ледокола. Я хотел снять его с борта. Но это оказалось очень трудным: ледокол дрожит от работы машин, а ледяные поля непрерывно перемещаются и видоизменяются. И я промазал, позорно промазал под веселый торжествующий хохот промышленников и команды.

Медведь побежал, ловко и быстро перепрыгивая с одной льдины на другую. Тут уж я перестал беречь его шкуру и вторым выстрелом попал в спину. Четвертая пуля уложила его на месте на расстоянии 300 метров от ледокола.

А вот как я взял второго медведя. Однажды, вооружившись, помимо винтовки, небольшим багорком для хождения по льду, я отправился на прогулку. Я шел, спотыкаясь о куски голубовато-зеленого прозрачного льда, искрящегося в лучах солнца, и не заметил, как довольно далеко отошел от ледокола.

Впереди огромными небоскребами вырастали ледяные горы—айсберги. Подойдя к одной из них, я совершенно неожиданно увидел в нескольких шагах от себя крупного медведя. Он стоял на выступе ледяной горы, повернувшись в полоборота ко мне, в выжидательной, добродушной позе и будто говорил: «Ну-ка, подойди







поближе, странное существо: я сыт и доволен сейчас. Давай поиграем». Правую переднюю лапу он держал около морды. Я снял его с одного выстрела. Огромная туша с треском свалилась к моим ногам.

Почти ежедневно группами и в одиночку выходили мы на эту редкую охоту. Зверя было много; он еще не знал человека и не боялся его. Наш трюм наполнялся драгоценными тушами.

Белый медведь — животное миролюбивое, добродушное. Человека, когда тот один, не боится, но при приближении группы людей удирает. В противоположность бурому белый медведь, раненый, боя не принимает, а с громким криком убегает во льды. С одной пули убить его зачастую очень трудно — так силен и крепок этот зверь.

Однажды мы убили огромного медведя, подняли его на борт ледокола и хотели приступить к освежеванию. Но неожиданно покойник, весом в 400 килограммов, с пятью пулями в теле, встал и, размахивая лапами, залитый кровью, пошел по палубе. В ужасе бросились мы в стороны. Кто залез на мачту, кто взобрался на ящики. Мы стали беспорядочно стрелять и наконец добились мнимо умершего зверя.

Несколько раз нам случалось убивать и медведиц — более осторожных, особенно, когда они пестуют своих детенышей.

Раз мы убили медведицу во льдах, спустили лодку и поехали к ее туше. Каково же было наше изумление, когда мы не нашли ее на месте. «Убитая» медведица плыла по морю, окрашивая кровью морскую воду. Медвежонка она оставила на льдине.

Мы взяли визжащего медвежонка на аркан и притащили на ледокол. Так мы поймали около двух десятков медвежат. Почти все европейские зоологические сады растят сейчас наших седовских питомцев.



Мы взяли в западной части архипелага Франца Иосифа у скалистых, изрытых глетчерами берегов, около 100 медведей.

Между тем море очистилось ото льда, и мы плавали уже по чистой воде. Почти непрерывно шел дождь. Напрасно высматривал я льдины для взлета. Лед настолько разрыхлился, что самолет неминуемо провалился бы на нем. Он не выдерживал даже веса человека.

Единственным подходящим местом для взлета был глетчер на мысе Александр, длиною в 600 метров и шириною в 160 метров. Но он весь изрезан огромными глу-



Полярный трофей.  
Тушу белого медведя, убитого И. В. Михеевым, поднимают на борт ледокола.



бокими трещинами, в которых не видно дна. Кроме того он находился в 5 километрах от берега, и ледокол не смог бы к нему подойти, а самолет через горы не перетящишь. Сколько я ни искал подходящей площадки для взлета, мне ее так и не удалось найти.

В это время начиналась уже полярная осень. Запас угля на ледоколе кончался, и нам не оставалось ничего другого, как прекратить поиски. По радио мы уже знали, что ледоколу «Красин» повезло больше, чем нам: ему удалось спасти большинство итальянцев с дирижабля «Италия».

Все же мы не напрасно плавали на нашем «Седове»: мы обследовали огромный район Баренцева моря, осмотрели ряд бухт и островов и выяснили, что тюлени летом уходят в места, лежащие значительно севернее. А это имело большое значение.

---

Вид поселка на острове Моржовец.





## 6. спасаем поморов

Это было в 1929 году, на третий день по нашем прилете на остров Моржовец. Мы узнали, что двое поморов унесены на льдине в море. Бабушкин попросил разрешение у ледокола отправиться на поиски. Начальство дало согласие, но с условием, чтобы мы во время этого полета произвели и разведку зверя.

Надо было пройти на запад к Мурманскому побережью, повернуть на юг, найти промышленников и вернуться на Моржовец.

Около Мурманского побережья самолет попал в туман и, опустившись низко к воде, пронесся над льдиной, оторванной штормом. На ней мы увидели двух поморов. Лишь с трудом можно было отличить их от тюленей.

Мы сделали несколько кругов над льдиной и, посоветовавшись между собой, сбросили вниз сухари, консервы, спички, табак и записку: «Взять не можем, сообщим на ледокол «Малыгин». Завтра прилетим, ждите помощи».

О нахождении поморов мы сейчас же сообщили по радио на ледокол, и «Седов» вышел им на помощь. Но он мог прийти только через два-три дня, а за это время ослабевшие люди умерли бы с голоду. Поэтому мы решили продолжать оказывать им помощь с самолета.

На другой день был шторм, но я все же отправился в путь. Отыскав льдину, на которой плавали поморы, я сбросил им пищу, шубы и дрова. Пожалуй это были первые дрова в мире, перевезенные на самолете. Один из поморов долго махал нам рукой, другой лежал в беспомощности.

После этого самолет еще несколько раз вылетал под управлением летчика Бабушкина и доставлял продукты и дрова на льдину. На четвертый день к поморам подошел «Седов» и взял их на борт. У одного из них были



отморожены руки, у другого — ноги. «Седов» доставил их в Мурманск и сдал в больницу.

В этот вечер, во время отдыха, после ряда других очередных полетов, команда воздушного судна занималась, как и всегда, своими обычными делами. Тускло «пиликала», по выражению Грошева, керосиновая лампа, и тени в углах наводили тоску.

Крюков заносил в свой вахтенный журнал очередные происшествия и долго обдумывал каждое слово. Скупно писал он о последних полетах, о тюленях, о норвежских рыбаках.

Я дописывал перед отлетом в Москву черновик доклада обществу «Добролет»:

«Убой зверя в первый же год самолетной разведки исчисляется в 120 тысяч голов, вместо 70 тысяч, обычно получавшегося убоя прошлых лет, то есть на 50 тысяч голов больше, что уже дало Совторгфлоту чистой прибыли около 750 тысяч рублей, не считая экономии, которая достигнута благодаря сокращению маршрута судов и, следовательно, экономии топлива».

Остальные слушали по радио из Москвы «Кармен» и скучали.

---

Промышленники тюленей тащат свою лодку волоком через льды.







Зимовка кустарей-зверобоев на острове Моржовец.

Солнце с каждым днем все дольше оставалось на небе. Пришла полярная весна.

В конце апреля льдины покрылись черными точками. Промышленники радовались хорошей охоте: один ледокол брал иногда до трех тысяч голов зверя в день. Благодаря нашим указаниям они находили зверя почти без риска для жизни и без траты лишнего времени.

Проводы самолета и летающих людей превратились в настоящий праздник. На берегу собралось все население острова. День был яркий, солнечный. Дул легкий северный ветер. Охапки розовых облаков плыли в прозрачном воздухе в теплые края. Бухали отрывающиеся от материка подтаившие льдины. В зеленоватом небе тянулись в страну незаходящего летом солнца стаи птиц.

Нам жали руки, благодарили нас, кричали:

— Прилетайте еще! Мы ждем вас!



# скорая помощь на самолете

1. учительница громцева
2. москва — ленинград в  
три часа
3. в лесную глушь
4. на пудожском аэро-  
дроме
5. обратно в ленинград

## 1. учительница громцева

Александре Михайловне Громцевой было 23 года. Родилась она на севере, в Олонецкой губернии. Окончив в 1927 году педагогический техникум в Москве, она вернулась к себе на родину, чтобы здесь применить свои знания. Учительствовала она в деревне Конза-Наволоки, что лежит на небольшом островке, на озере, недалеко от Белого моря.

Громцева не побоялась работы в глуши. Это была настоящая учительница-общественница. В своей деревне она руководила всей просветительной работой среди крестьян.

Как-то раз в феврале 1929 года она отправилась на учительскую конференцию в городок Пудож.



Путь был далекий — 90 километров на лошадях, по безлюдным лесам, заметенным снегом, в сильный мороз. Ни остановиться, ни обогреться негде.

Туда Громцева доехала благополучно, но на обратном пути недалеко от деревни Конза-Наволоок ее застигла пурга.

Кругом сразу потемнело. Приближался вечер. Ветром намело огромные сугробы, и лошадь, уставшая за долгий путь, едва вытаскивала из них сани с Громцевой и девочкой-ямщиком.

Лес окончился. Во тьме ясно вырисовывался крутой спуск к озеру; перед ними расстилалась огромная снежная пустыня.

На крутом извилистом скате дороги девочка-возница не сумела удержать лошадь, и сани на полном ходу въехали в огромную полынью, черневшую у берега. По счастью, здесь было неглубоко. Лошадь вытащила сани на лед. Но Громцеву всю окатило холодной водой, а когда она вылезла, ее обдало морозным, студеным ветром, разыгравшимся на ровной поверхности озера.

Она глянула назад — не вернуться ли? Еще недавно огоньки глухой деревеньки виднелись в лесу, но сейчас ничего не было видно. Берег скрылся в серой целене пурги. Приходилось ехать через озеро.

Ветер усиливался. Лошаденка, утопая по брюхо в снегу, едва тащила сани. Громцева чувствовала мучительную боль во всем теле. Она начинала замерзать: то засыпала на мгновение, то вновь просыпалась.

Вдруг она увидела, что возницы в санях нет, а лошадь стоит, почти заметенная снегом. Около замаячила серая маленькая фигурка.

— Сбились с пути! — прокричала девочка, стараясь перекричать вой ветра.

Громцева кое-как слезла с саней. Замерзшее платье хрустело и ломалось. Она пошатнулась и увязла в снегу.



— Пойду искать дорогу! — прокричала она девочке и ушла.

А девочка прождала немного, и когда Громцева исчезла в пурге, горько заплакала от страха. Бросив лошадь, карабкаясь в снегу, девочка побежала туда, где должна была быть деревня. Долго бежала она и наконец по елкам-вешкам — нашла дорогу. Обессиленная, она упала и стала засыпать. Тут ее и поднял проезжавший мимо крестьянин.

Как только крестьяне узнали, что их «учительша» заблудилась, они сейчас же зажгли берестяные факелы из смолы и вышли на озеро, искать Громцеву. Но пурга усилилась, и они вынуждены были вернуться обратно.

А Громцева в это время лежала в снегу, и ей чудилось, что где-то неподалеку идут люди. Она видела много огней, хотела крикнуть, но в рот набился снег, и она не могла издать ни звука. Огоньки между тем начали удаляться, и все тише и тише звучали в вое пурги крики крестьян.

Только в 8 часов утра, когда пурга утихла, крестьяне после долгих поисков нашли наконец Громцеву. Она совсем примерзла ко льду, но была в сознании.

Ее привезли в деревню. Платье примерзло к ее посиневшему телу, и его с трудом сняли с нее. Местный фельдшер оказал ей первую помощь, а на другой день ее отвезли в Пудожскую больницу.

Здесь врач заявил, что жизнь ее в опасности, что необходимо сделать сложную операцию, но что в местной больнице сделать эту операцию нельзя. Тогда уездный отдел союза работников просвещения обратился в Москву с просьбой прислать самолет для перевозки Громцевой в Ленинград.

Центральный комитет работников просвещения, руководители центральных организаций Осоавиахима, Уп-



равление воздушных военных сил и общество «Добролет» сейчас же откликнулись на эту просьбу.

13 февраля металлический самолет «Ф-13» под моим управлением вылетел в ответственный, опасный рейс для спасения жизни учительницы северной глухой деревни Союза.

Впереди, на пути к беломорским тундрам, нас ждали снегопады, туманы, сильные морозы.

Специальный отдел Управления военных воздушных сил и общество «Добролет» проделали огромную работу по предварительной подготовке полета. Лучшие специалисты приготовили для нас карту погоды. В местности, над которыми должен был лететь самолет, были посланы телеграммы. Всюду были подготовлены бензиновые базы.

## **2. москва — ленинград в три часа**

В десять часов утра сестра Громцевой стояла на крыле самолета. Она собиралась лететь из Москвы за своей сестрой Александрой. Но неожиданно раздумала и сошла на снег.

Меня это несколько не удивило: я не раз видел, как нервные люди иногда перед самым отлетом покидали пассажирскую кабину.

Я дал сигнал моему мотористу Гладкому, и он переключил краны бензинопровода на главный бак, затем — полный газ, и через минуту самолет уже оторвался от земли.

Мы пронеслись на высоте 200 метров над Савеловским вокзалом, Марьиной рощей и, взяв правильный курс по компасу, пошли на выручку Громцевой.

За станцией Сходня мне пришлось снизиться до высоты 100 метров. Низкие облака и зимний туман мешали видеть линию железной дороги, мешали ориентироваться. Около станции Подсолнечной самолет вошел



в снегопад. Снежинки, такие мягкие и пухлые на земле, здесь, наверху, при двухсоткилометровой скорости самолета, больно впивались в лицо и не давали высунуться из-за козырька самолета. Под Клином снегопад стал гуще. В скрытой тревоге смотрели мы вперед. Мы видели только белую полосу снега. Ни железной дороги, ни рельс не было видно. А между тем мы летели на опасной для полета высоте—всего лишь 50 метров от земли.

Боясь зацепиться за трубы фабрик, я прыгнул через Тверь. На высоте 100 метров город рисовался внизу смутным пятном.

Дальше к снегопаду прибавился туман. Земля почти совершенно исчезла из глаз.

Мы низко неслись над землей, в каких-нибудь 10-15 метрах. Передо мной то и дело вставали очертания высоких зданий, и в сотую долю секунды я вздыбливал самолет, чтобы не врезаться в возникающие из тумана препятствия. Если бы это случилось, запасы бензина мгновенно взорвались бы, и мы превратились бы в кучу мяса и костей. Механик понимал опасность. Он сунул мне записку:

«Так летать вредно для здоровья».

Да, изжарить себя где-нибудь у стены водокачки, пожалуй, действительно вредно для здоровья.

Но у меня не было времени для раздумий и сомнений. Я напряженно смотрел вперед, изредка видел куски местности, мелькавшие внизу, и вел самолет, перепрыгивая через препятствия.

Около станции Бологое самолет прижало к земле низкими скоплениями облаков. И вот тут-то мне пришлось работать во-всю. Два часа промчались незаметно: зрение, слух, осязание—все чувства были напряжены до крайности.

Вот уже впереди показалось черное дымовое пятно—



Ленинград. Но в это время туман закрыл землю, и я лишь по компасу нащупывал правильный курс.

Выскочил я из тумана западнее Ленинграда — над взморьем. Белоснежная пустыня льда искрилась под нами на солнце, ослепляла нестерпимым блеском.

Пришлось снова нырнуть в туман и на высоте в несколько метров от земли отыскивать Октябрьскую железную дорогу.

Наконец я нашел в сумраке полустанок Фарфоровый пост и увидел вдали на севере голубую нить Октябрьского проспекта, увидел и сразу же потерял: его заволокло туманом, согнанным западным ветром с Финского залива. Но скорость сделала свое: через несколько минут идущий наклонно вниз самолет вынырнул над Октябрьским вокзалом.

Октябрьский проспект, ярко освещенный электрическими фонарями, вырос из серой мглы. Он ослеплял меня, но голубоватые молнии трамвая своими нежными вспышками и разноцветными огоньками успокаивали глаз. Рассматривая с тридцатиметровой высоты расстилавшийся внизу город, я неся над ним, перепрыгивал через высокие трубы фабрик и заводов и вскоре опустился за Новой деревней.

### **3. в лесную глушь**

Утром мы погрузили на самолет шестьсот килограммов бензина и тридцать два килограмма масла, превратив его таким образом в летающий бак горючего, и полетели в город Пудож.

Через Ладожское озеро проходит финская граница, охраняемая пограничными заставами. Зимой, в пурге и туманах, самолет легко мог сбиться с правильного пути и попасть в Финляндию, а это было бы очень



неприятно. Поэтому мы нарочно удлиннили наш путь, чтобы обойти все пограничные заставы. Самолет должен был идти вдоль южного берега Ладожского озера, потом по линии Лодейное поле — Вытегра, а оттуда на север вдоль восточного берега Онежского озера.

Обойти Ладожское озеро нужно было еще и потому, что там совсем нет жилых пунктов, где бы мы могли в случае посадки получить помощь. Кроме того там свирепствуют сильные бураны, а снежные равнины, сверкающие на солнце, слепят глаза, а это очень вредно для зрения.

Лететь мы должны были над мало населенной местностью, где редко встречаются живые пункты и нет железных дорог.

В восемь часов утра самолет взял курс на восток и низко над землей пошел в далекий рискованный полет.

Ленинград скоро скрылся в тумане, но дальше туман рассеялся, и через сорок пять минут справа показался Волховстрой. Среди черных лесов высилось огромное серое гранитное здание. Рядом с разбросанными здесь и там маленькими избушками оно казалось особенно величественным.

Обогнув озеро, самолет взял курс на северо-восток, к Лодейному полю. Впереди на горизонте виднелась однообразная серая муть. Начиналась зона расположения тумана — самого зловещего и еще мало изученного врага летчика.

Туман прижал самолет к деревьям лесов, к вершинам частых холмов, и полет с каждой минутой становился все опасней.

Внизу, под самолетом, пронеслись домики городка Лодейное поле. Дальше, за рекой Свирью, стояла стена густого тумана. Резкий поворот — и я с чувством досады сел на реку прямо на лед.

Самолет подруливал к городу. Но что это?



Навстречу самолету бегут красноармейцы с винтовками наперевес. Они окружили нас и подозрительно осматривают. Вероятно, здесь не получена телеграмма о нашем вылете, и нас принимают за финских детчиков.

Я вылез из пилотской рубки на крыло и предъявил документы. Начальник отряда пограничной охраны ознакомился с ними, но не удовлетворился этим: он осмотрел наши бортовые книги и весь самолет — близость границы требовала особенной осторожности.

Наконец, удостоверившись, что это не вражеский, а свой, советский самолет, начальник отряда пригласил нас к себе. Около самолета поставили охрану, а мы отправились в теплый дом греться и пить чай.

Через два часа мы улетали. Нас провожало почти все население города. Перед отлетом начальник пограничного отряда произнес речь, в которой разъяснил красноармейцам цель и значение совершаемого перелета.

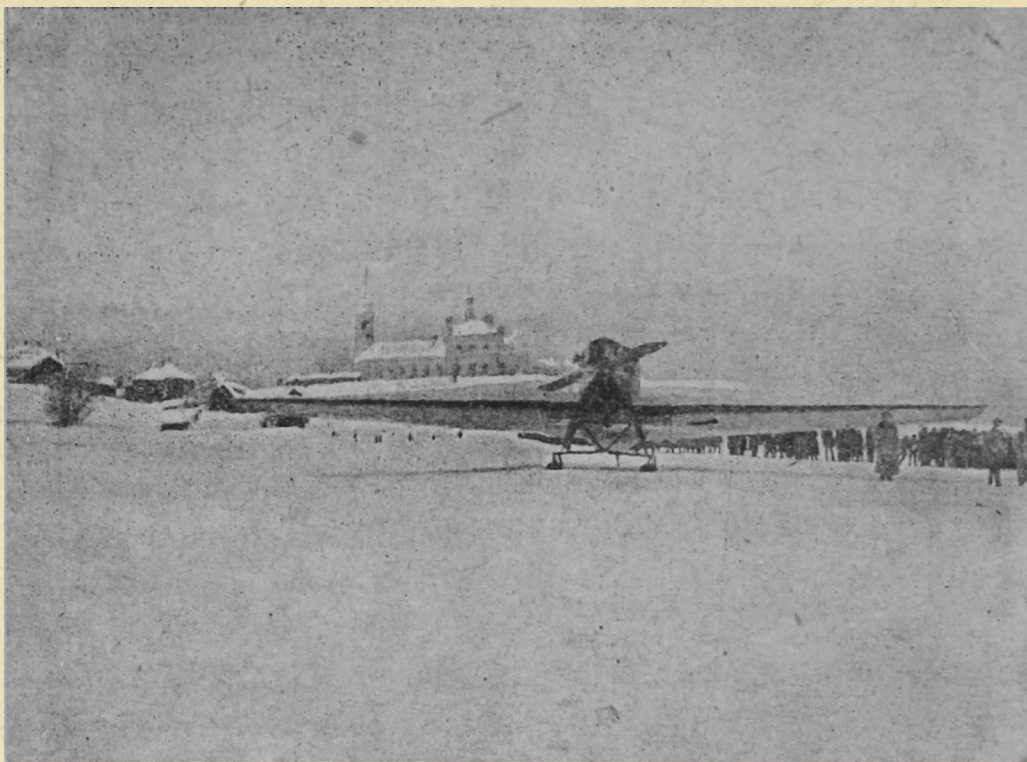
— В то время как за границей, — говорил он, — самолет или только средство войны или средство передвижения богатых людей, у нас, в Союзе, где ценится жизнь каждого рядового работника, государство не останавливается перед огромными затратами и посылает самолет ради спасения рядовой работницы глухой деревни Союза.

Самолет взял компасный курс на Вытегру и снова понесся к своей далекой цели. Он должен был быть там сегодня, чего бы это ни стоило.

Но в районе Ванозера мы снова встретили такой сильный туман, что пришлось сделать посадку. С огромным трудом, лавируя среди огромных холмов, там и здесь выглядывавших из тумана, мы наконец посадили самолет в лесу на небольшой поляне.

Нас окружали огромные ели, запущенные снегом. Это был густой лес, непроходимый летом.





Самолет И. В. Михеева в городке Пудоже.

---

И среди этой тишины и молчания неподвижно стояли на крыльях металлической птицы два человека и не произносили ни слова. Непривычная тишина давила нас, сковывала мысли и движения. Туман скрадывал звуки и, казалось, покрыл своей непроницаемой пеленой весь мир.

Прошел час, но туман не рассеивался. Мы мрачно молчали. Летающие люди привыкли к грохоту и шуму мотора, привыкли к движению. Бездеятельная тишина для них невыносима.

Мы решили лететь, несмотря на туман.

Взлет — прыжок в неизвестность. Самолет накренился, чуть не коснувшись верхушек елей. Мотор взревел в перенапряжении, словно подстегнутый механиком.



Кругом ничего не видно. Серо-молочная муть закрыла и небо и землю. Я веду самолет только по приборам. Около полудня продолжается этот, требующий чрезвычайного напряжения, полет.

Но вот в тумане что-то блеснуло. Внизу зачернелись леса и редкие деревни. На высоте около 50 метров самолет стал выходить из тумана и облаков в ясную зону к Онежскому озеру.

Еще несколько минут, и с высоты 200 метров заблестело, заискрилось в ярких солнечных лучах огромное поле снежной пустыни. Туман был побежден.

Справа уходили на юг и восток дремучие леса, слева и впереди высилась белая полупрозрачная муть блестящего снежного наста — тонкого слоя хрупкого льда, покрывающего снег.

Но, так же как и над Финским заливом, этот блеск почти ослепил меня.

Хуже, чем в тумане! Пришлось повернуть на юг и пойти вдоль южного берега.

Над лесом было легче лететь, но карта отчаянно вралась. На карте лес, а на самом деле его нет; на карте маленькая деревушка, а внизу раскидывается огромное село. Руководствоваться такой картой почти невозможно. Выйдя по компасу севернее города Вытегры на восточный берег Онежского озера, я взял курс на город Пудож.

Оставалось еще лететь минут двадцать. Но этот небольшой участок пути оказался очень трудным.

С каждым десятком километров местность становилась все более дикой, деревни встречались все реже. Перед самым Пудожем узенькая полоска проселочной дороги куда-то исчезла. Мы легко могли не найти Пудож и уйти от него в сторону.

Но вот впереди показалась наконец колокольня, выросла снежная равнина. Это был Пудож.

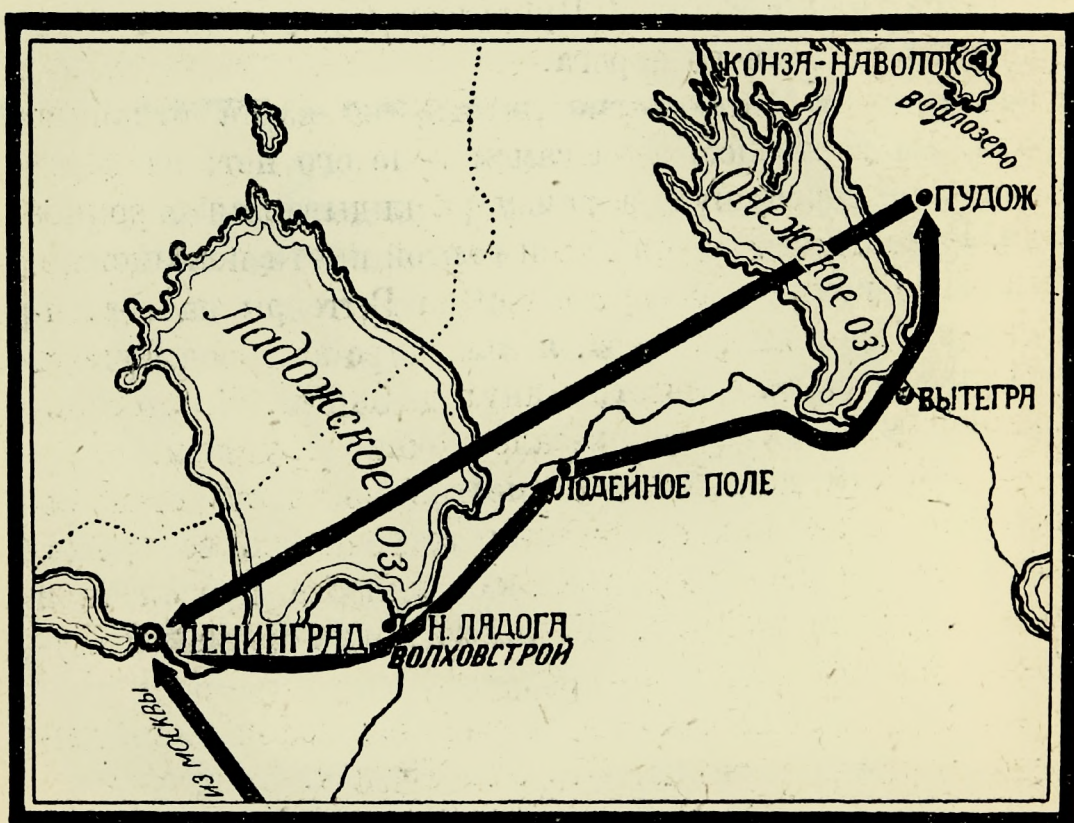


## 4. на пудожском аэродроме

Услышав шум мотора, все население города бросилось на место посадки, устроенное только вчера.

Еще сверху, разыскивая место посадки, мы видели, как милиция и граждане города на лыжах спешили к маленькому островку на реке Водла. Они спускались к реке и легко поднимались на отвесный берег острова.

Островок этот крутыми скатами выпирал над снежной поверхностью реки. Он совершенно не годился для посадки. Размеры его были слишком малы для взлета и посадки такого громоздкого самолета, как наш «Ф-13». Но кругом был лес, спуститься больше было негде, и волей неволей нам пришлось заняться рискованной акробатикой.





В первый раз посадка нам не удалась. Вторая попытка была более удачна, но самолет, рискуя прыгнуть в реку, остановился всего в двух метрах от края обрыва.

Ничего не поделаешь — пришлось помириться с таким аэродромом. Мы стояли на крыше самолета и смотрели, как толпа все прибывала. Здесь все на лыжах, так как снег лежит глубокий, 4 метра, и без лыж ходить невозможно.

После кратких приветствий представители местной власти предложили нам отдохнуть, но мы отказались. Несмотря на усталость, сейчас же принялись за работу. Устроили носилки для лежания и установили их в пассажирской кабине. Потом внимательно осмотрели мотор и заправили самолет к завтрашнему полету.

Только когда совсем стемнело, мы укрыли мотор теплыми одеялами и шубами и отправились в Дом крестьянина.

Здесь было чисто и уютно. Мы отдохнули и напились чаю. Затем я пошел в больницу, чтобы узнать у врача о здоровье Громцевой.

Врач больницы не разрешил мне ее видеть, но рассказал, что Громцева все время ждала нас и очень обрадовалась, узнав, что мы прилетели.

— У нее сложный случай гангрены<sup>1</sup>, нужна немедленная операция. Оперировать здесь нельзя — нет необходимых для этого условий. Лететь нужно завтра же. Всякое промедление грозит ей смертью.

---

<sup>1</sup> Гангрена — вызванное замерзанием или другими причинами омертвение ткани организма, в просторечьи называется „антонов огонь“. Если во-время не сделать операции и не отнять зараженного члена, то гангрена может распространиться дальше, вызвать заражение крови, и тогда человек умрет.



## 5. обратно в ленинград

15 февраля утром, несмотря на туман и сильный мороз, мы решили лететь. Нас провожала толпа народа. Громцева с матерью прибыла на аэродром.

Первая попытка взлета была неудачна. Самолет плохо скользил по глубокому снегу и не мог развить достаточной для подъема скорости.

Наконец мы оторвались от земли. Но в самый опасный момент, когда мы были над лесом, в моторе вырвало свечу, и он стал стрелять огнем. Чуть не цепляясь за деревья, мы вернулись обратно на аэродром.

Сели. Механик долго отводил душу, ругая и лес, и погоду, и плохие иностранные моторы, и свечи.

Громцева крепилась, чтобы не стонать от боли, и тихо говорила о чем-то с матерью, которая сидела рядом с ее носилками в кресле самолета.

Наконец ремонт мотора был закончен, и ровно в 12 часов, после быстрого, но краткого разбега, самолет прыгнул в воздух.

Я решил идти по компасу почти по прямой линии в Ленинград. Механик протестовал. Он не надеялся на мотор и настаивал, чтобы мы довели больную только до железной дороги. Я весь отдался полету и пробиравался в тумане, идя на юго-запад, по заранее вычисленному курсу. Механик продолжал ворчать, а я молчал, чувствуя справедливость его замечаний.

Густой туман совершенно закрыл земную поверхность. И все же ровно в пять часов вечера во мраке показались огоньки Ленинграда, тускло блестевшие сквозь туман.

Лавируя между фабричных труб, наш самолет три раза подлетал к месту аэродрома и три раза уходил обратно к огням Ленинграда, потому что не мог в ту-



мане найти аэродром. На четвертый раз я совершил наконец посадку.

Громцеву немедленно перевезли на автомобиле скорой помощи в клинику.

Профессора Оппель и Петров отняли ей с ее согласия левую ногу и ступню правой ноги. Жизнь ее была спасена.

На другой день самолет «Ф-13» возвратился в Москву.

В течение четырнадцати часов он совершил перелет в 2500 километров в чрезвычайно трудных условиях.



# НОВЫЕ ТЕМПЫ

1. по старому пути
2. новые темпы

## 1. по старому пути

В 1929 году я был послан на самолете из Москвы в Иркутск. Я должен был доставить в Иркутск самолет для работы на Якутской воздушной линии, а также все необходимое для самолета и летчиков.

Опять летел я по тому же пути, что и в 1925 году, при перелете Москва — Пекин. Но какая разница! Такие рейсы стали теперь обычными. Когда-то — мне кажется, с тех пор прошла целая вечность — нас провожала на аэродроме толпа народа, гремело несколько оркестров музыки, говорились речи, высказывались пожелания, а в глазах притаилась тревога.

«Сколько из них станет жертвой воздуха!» думал каждый.

А теперь, когда я улетал из Москвы, ночной аэродром был пуст. Лишь два-три дежурных сотрудника воздушного порта провожали меня.

Встречали нас тогда в Пекине так же торжественно, как и провожали в Москве. Мы были победителями, мы сделали небывалый перелет.

А теперь: только я сел на аэродром у деревни Бокково, недалеко от Иркутска, только успел вылезть из



кабины и расправить усталые члены, как меня окружили серьезные и суровые лица.

— Куртки привез?

— А покрышки?

— А запасные части? — И товарищи бесцеремонно заглядывали в пассажирскую кабину.

Самолет разгрузили, и скоро рядом с моей металлической птицей выросла гора груза весом в 300 килограммов. Здесь и покрышки, и колеса, и инструменты для самолетов, и теплое обмундирование для летчиков. А самое главное — новый самолет для полетов на якутской линии.

## **2. новые темпы**

Весь перелет в 4700 километров я закончил в двое суток — за 31 час летного времени. Это своеобразный рекорд для грузового самолета. В 1925 году мы покрыли это расстояние в 10 суток.

Знаменитый французский летчик Пеллетье Дуази шел это расстояние в 1928 году трое суток, немецкая экспедиция в 1927 году — пять суток.

А города, которые я видел при перелете тогда и теперь: Свердловск, Омск, Новосибирск! Какая разница! Какое грандиозное строительство в них сейчас! Новые фабрики и заводы, новые огромные здания, новые аэродромы, оборудованные по последнему слову техники для ночных полетов.

Да, наша страна растет и крепнет. В невиданно быстрых темпах строит она свое будущее, выковывает свою независимость от капиталистического мира. И в этой стройке на ряду со всеми трудящимися принимаем посильное участие и мы, летающие люди, работники воздушных линий Союза. И мы знаем: общими усилиями мы построим социализм в нашей стране и сумеем защитить ее от всех врагов, откуда бы они ни пришли.



# Объяснение авиационных названий

## **авария**

поломка самолета, не сопровождающаяся гибелью летчика.

## **авиатор**

так называли в первые годы авиации летчиков; в настоящее время слово «авиатор» не употребляется.

## **авиация**

от латинского слова «авис», что значит птица. Первоначальное слово «авиация» означало искусство летания на аппаратах тяжелее воздуха (самолет, планер и т. п.), ныне этим словом охватывается все относящееся к искусству летания (самолеты, моторы, самолетостроительные заводы, авиационные школы и т. д.). Так, например, если говорят «советская авиация, то этими словами охватывают и летчиков, и самолеты, и заводы, строящие самолеты, и моторы, и авиашколы, и прочее, так или иначе относящееся к летному делу на территории Советского союза.

## **авиошкола**

школа для обучения летчиков. Имеются также школы для подготовки авиотехников, мотористов, метеорологов, аэронавигаторов и т. п. Все эти школы разделяются в настоящее время на военные и гражданские.

## **альтиметр**

высотомер, прибор, указывающий высоту летящего самолета над землей (уровнем моря).

## **ангар**

сарай, где хранятся самолеты, чаще всего расположенный на аэродроме.



## **антенна**

неизолированный провод самолетной радиостанции для приема и отправления радиосигналов с самолета; он или неподвижно укрепляется на самолете или выпускается из него вниз на время переговоров.

## **аэро**

греческое слово, означающее воздух.

## **аэродром**

достаточно ровное поле или площадка, приспособленная для взлета и посадки самолетов.

## **аэродинамика**

наука о физических законах и явлениях, действующих на предмет, передвигающийся в воздухе с той или иной скоростью. На основе выводов этой науки строятся наивыгоднейшие в полете самолеты.

## **аэронавигация**

наука о вождении самолетов по наиболее выгодному пути.

## **авиационные приборы**

приборы для управления самолетом и мотором и приборы аэронавигационные, помогающие летчику ориентироваться в полете и направлять самолет по правильному пути. Приборы для управления самолетом: креномер, указатели высоты и скорости полета, часы; для управления мотором: счетчик оборотов вала мотора, термометр, указатель запаса горючего и др., и наконец аэронавигационные приборы: компас, карта, радиостанция.

## **борт**

правая и левая стенки корпуса самолета или открытой пилотской кабинки (см. дальше).

## **винт (пропеллер)**

гребной винт самолета, вращающийся с валом работающего мотора со скоростью 1500 и более оборотов в минуту. Загребая с большей силой и отбрасывая назад воздух, он тянет самолет вперед.

## **вираж**

поворот самолета в воздухе по воле летчика с намеренным наклоном одного крыла во внутреннюю сторону и подъемом другого. Такой наклон в силу закона инерции должен проделывать каждый механический экипаж во время поворота с большой скоростью. Это заметно даже при езде на велосипеде.

## **военная авиация**

авиация, предназначенная для военных целей: обороны, нападения и т. п.



## **воздухоплавание**

летание на аппаратах легче воздуха — дирижаблях и воздушных шарах.

## **воздушный корабль**

многомоторный тяжелый самолет, несущий много людей и могущий покрывать большие расстояния.

## **воздушный флот**

самолеты, дирижабли и др. аппараты для летания легче и тяжелее воздуха, в их общем соединении принадлежащие какой-либо одной стране. Воздушный флот по задачам своей работы делится на военный и гражданский.

## **выключить мотор**

остановить работу мотора путем выключения зажигания и прекращения доступа в мотор горючего.

## **вынужденная посадка**

посадка не по воле летчика, например; вследствие порчи, других неисправностей мотора или при сильном снегопаде, сопровождающемся штормом, иногда при сильной грозе. Во время вынужденной посадки от летчика требуются большое внимание и осторожность.

## **газ малый**

работа мотора неполной мощностью. Регулирование мощности мотора производится особым рычагом, поворот которого уменьшает или увеличивает количество горючего, поступающего в цилиндры мотора. На малом газе самолет совершает посадку, рулит по аэродрому и т. д.

## **газ полный**

мотор, работающий на полной мощности. Обычно во время рядового полета в целях экономии мотор работает лишь на  $\frac{3}{4}$  своей мощности. Полный газ применяется при взлете, во время шторма и пр.

## **горючее**

бензин, бензол и другие виды жидкого топлива, употребляемые двигателями внутреннего сгорания. Горючее авиационных моторов — смесь паров бензина с воздухом, получающаяся в особом приборе, карбюраторе, в который поступает бензин из баков, прежде чем попасть в цилиндры мотора.

## **гражданская авиация**

авиация, обслуживающая ту или иную область хозяйственной или культурной жизни страны: перевозка пассажиров, грузов, почты; борьба с вредителями сельского и лесного хозяйства.



аэрофотосъемка для составления карт, планов землеустройства и лесоустройства, прокладки ж.-д. полотна; санитарная авиация для перевозки больных и др. применения.

## **двигатель внутреннего сгорания**

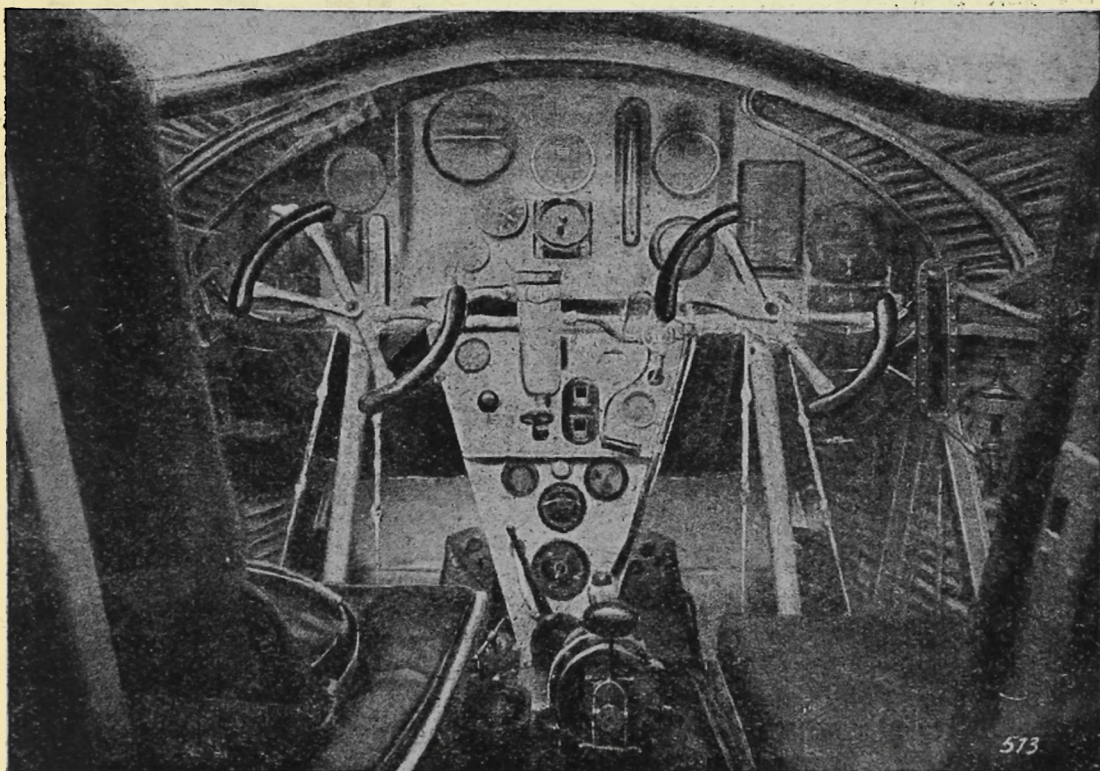
двигатель, в котором топливо сгорает непосредственно в цилиндрах. При сгорании горючего в цилиндрах получаются газы, которые производят сильное давление на поршни и выталкивают их. Двигатели внутреннего сгорания работают или на жидком топливе (нефть, керосин — например, дизель, керосиновый двигатель) или на газообразном (пары бензина, бензола, смешанные с воздухом, — например, авиационный и автомобильный моторы). Их преимущество перед паровыми двигателями в том, что для двигателя внутреннего сгорания не требуется отдельной громоздкой топки и такого тяжелого топлива, как дрова, уголь и т. п.

## **двигатель авиационный**

(мотор) — двигатель внутреннего сгорания, работающий на газообразном топливе, которое получается в особом приборе, карбюраторе, путем смешения паров бензина с воздухом. Горючая смесь из карбюратора поступает в цилиндр, где взрывается при

---

Вид пилотской рубки — центр управления самолетом и мотором, видны штурвалы-рули (для двоих летчиков) и приборы, установленные на щите.





помощи электрической искры, проскакивающей в контактах свечи, ввернутой в головку цилиндра и получающей электрический ток от магнето. Авиационный мотор делается из очень прочных и легких металлов и сплавов, почему он имеет при своей большой мощности, достигающей 1 000 лошадиных сил, небольшой вес.

### **кабинка пилотская**

помещение летчика и механика на пассажирском самолете. В кабинке сосредоточено все управление самолетом и мотором.

### **карта авиационная**

обычная географическая карта земной поверхности, над которой летит самолет, укрепленная на особом картодержателе перед летчиком. Перед полетом летчик «поднимает» ее, то есть наносит на нее курсы полета, отмечая расстояние между отдельными городами, наиболее заметные сверху здания, и прочеркивает линию полета. Во время полета летчик передвигает эту карту, представляющую длинную ленту, и по ней всегда может найти ту местность, над которой летит.

### **компас**

прибор, показывающий страны света (север, юг, восток, запад) и служащий для определения направления полета; устанавливается в кабине пилота.

### **контакт**

выключатель электрического тока, имеющийся в кабине летчика, служит для включения тока в систему зажигания мотора.

### **креномер**

прибор, показывающий летчику во время полета ночью или в густом тумане, когда зачастую не видно концов крыльев, продольные и поперечные крены (наклоны) самолета.

### **летчик военный и гражданский**

лицо, получившее после специальной подготовки право управлять военными или гражданскими самолетами.

### **летчик-наблюдатель**

военный авиационный специалист, на обязанности которого лежит: наблюдать за правильным курсом самолета по карте и компасу, давая по телефону нужные указания пилоту; держать связь с землей через имеющуюся в его кабине радиостанцию; управлять фотоаппаратом при аэрофотосъемке, на фронте вести бой при нападении вражеского самолета сзади; для этой цели в распоряжении наблюдателя находится пулемет.



## **метеорология**

наука о воздушных явлениях. На основании метеорологических данных специалисты-метеорологи, работающие на аэродромах в отделе службы погоды, предсказывают, какую погоду встретит летчик на своем пути.

## **моторист (механик)**

лицо, детально знающее устройство и работу мотора, подготавливающее мотор к полету и наблюдающий за его исправным состоянием и работой. В отличие от этого земного механика моторист, находящийся на борту самолета во время полета, называется борт-механиком.

## **„моран Ж“ („моран парассоль“) „ньюпор“**

французские самолеты старой конструкции, оставшиеся в большом количестве в России после европейской войны.

## **ориентир**

видимый сверху летчику земной предмет (завод, река, шоссе, гора), позволяющий по карте определить свое местоположение.

## **огвф**

объединение гражданского воздушного флота, ведающее развитием в Союзе транспортной авиации и воздухоплавания. Это объединение организует воздушные линии для перевозки пассажиров, почты и грузов.

## **пикировать**

лететь носом вниз; маневр, применяемый пилотом для быстрого снижения самолета.

## **пилот**

лицо, управляющее аппаратом (самолетом, дирижаблем) во время полета.

## **планировать**

полого снижать самолет под небольшим углом к горизонту. Способность самолетов к планированию с остановленным мотором уменьшает опасность спуска на землю в незнакомой местности при вынужденной посадке и дает возможность добраться до аэродрома или найти подходящее ровное место. Так, например, с высоты в один километр летчик может планировать в любую сторону на целых 8-10 километров, прежде чем настанет момент посадки.

## **поясной ремень**

ремень, удерживающий на своих сидениях летчика, механика и пассажиров во время беспокойного полета. Кроме того у воен-



ных летчиков, летающих в открытых самолетах, имеются плечевые ремни, чтобы летчик не вывалился из сиденья во время фигурных полетов.

## **радиатор**

прибор, служащий для охлаждения авиационного мотора.

## **райт, братья**

первый в мире полет на аэроплане с мотором в 16 лошадиных сил совершил 17 декабря 1903 года американец Вильбур Райт, построивший самолет вместе со своим братом Орвилем Райтом. С этого времени начала жить и развиваться авиация.

## **ручка газа мотора**

рычажок, с помощью которого увеличивается или уменьшается количество горючей смеси, поступающей в цилиндры мотора.

## **рулить**

медленно передвигаться на самолете по аэродрому к ангару или от ангара к месту старта.

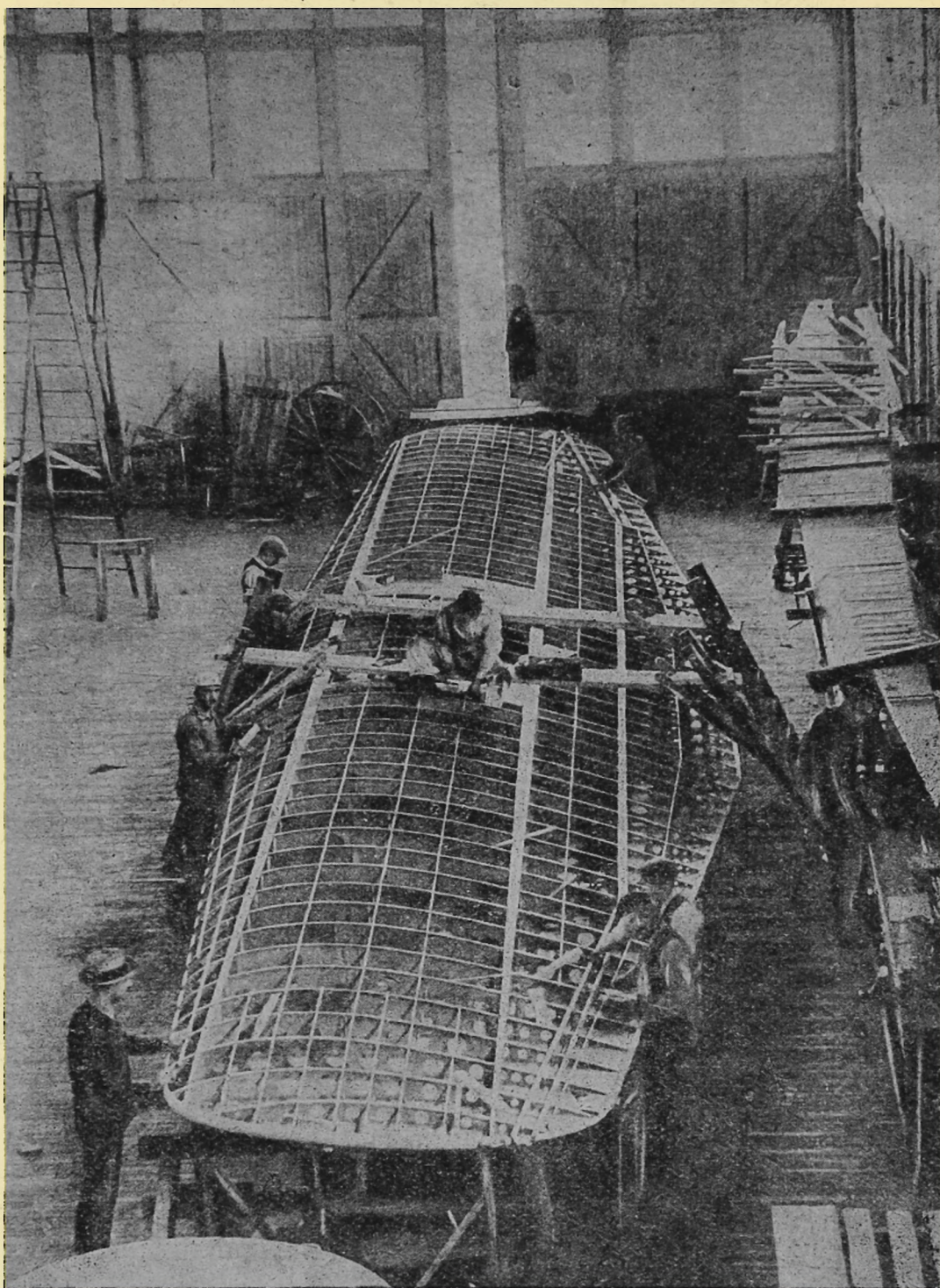
## **самолет**

летательный аппарат тяжелее воздуха. Основные части самолета следующие: 1) крыло, состоящее из продольных балок (лонжероны) и поперечных ребрышек (нервюр), обтянутое полотном (перкаль) и покрытое лаком. При быстром движении самолета вперед сопротивление встречного воздуха создает в крыле подъемную силу, поддерживающую весь самолет в воздухе во время полета; как только прекращается движение вперед, исчезает и подъемная сила крыла; 2) шасси — тележка на которой самолет передвигается по земле; служит для разбега самолета перед взлетом; 3) винтомоторная группа — пропеллер и мотор, создающие необходимую для полета самолета тягу; 4) хвостовое оперение — рули для управления самолетом в полете, состоящие из вертикальных и горизонтальных плоскостей. Вертикальные плоскости состоят из киля неподвижного и подвижного руля направления, служащего для поворотов самолета направо и налево; горизонтальные плоскости состоят из неподвижной плоскости — стабилизатора и подвижной — руля глубины, служащего для направления полета самолета вверх и вниз; 5) фюзеляж — корпус самолета, в котором крепятся вышеперечисленные части; здесь же расположены и органы управления и места для пилотов, пассажиров, груза.

Кроме хвостового оперения, для управления самолетом на концах крыла имеются небольшие крылышки, называемые элеронами, для придания и выравнивания крена самолета при поворотах.

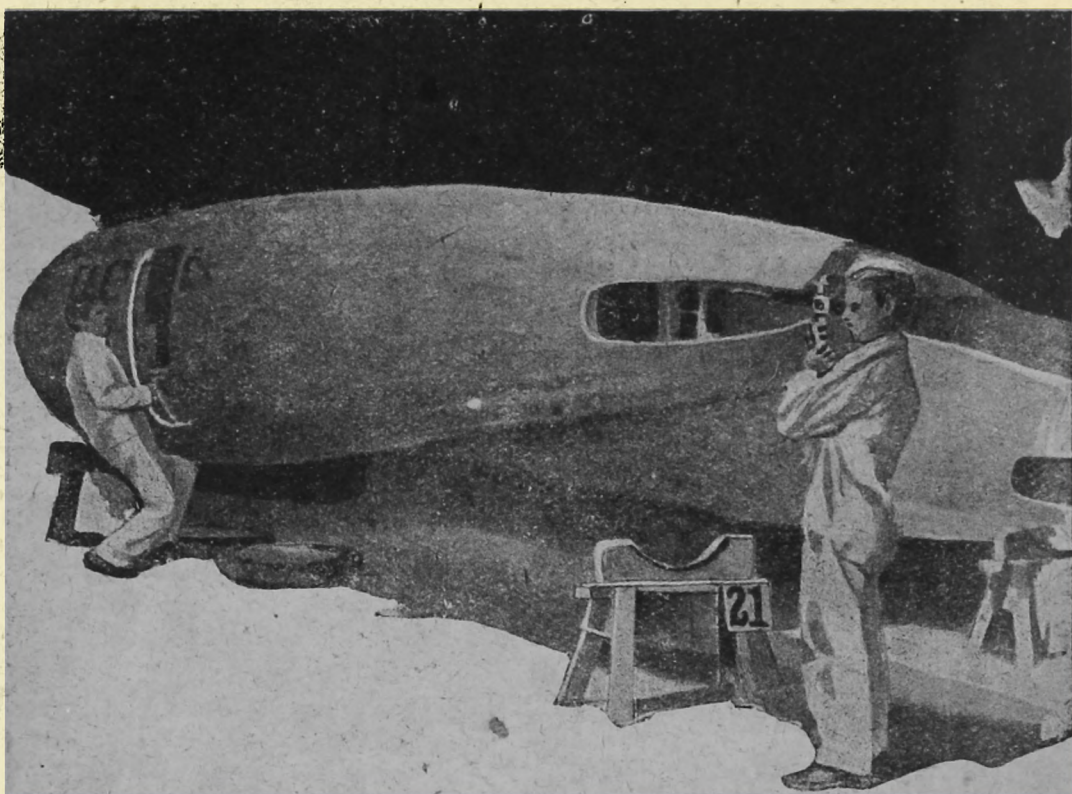
От рулей направления и глубины, а также от элеронов идут тяговые тросы в кабину пилота, к рычагу управления и к ножным педалям. При помощи рычага управления, называе-





**Вид скелета самолетного крыла, не обтянутого сверху, состоящего из лонжеронов (продольные белые линии) и нервюр (поперечные белые линии—на рисунке).**





Туловище самолета — фюзеляж, сфотографированный во время постройки самолета на заводе.

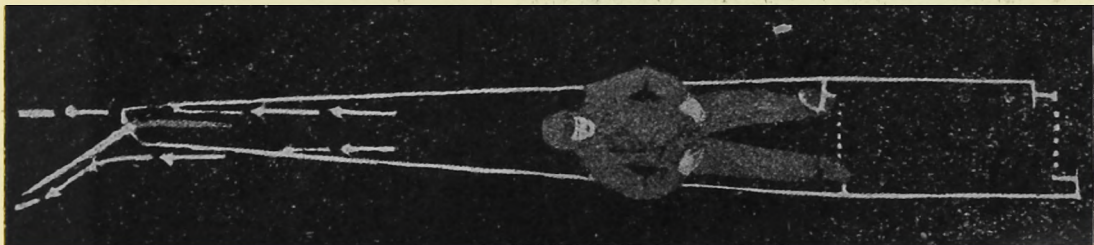
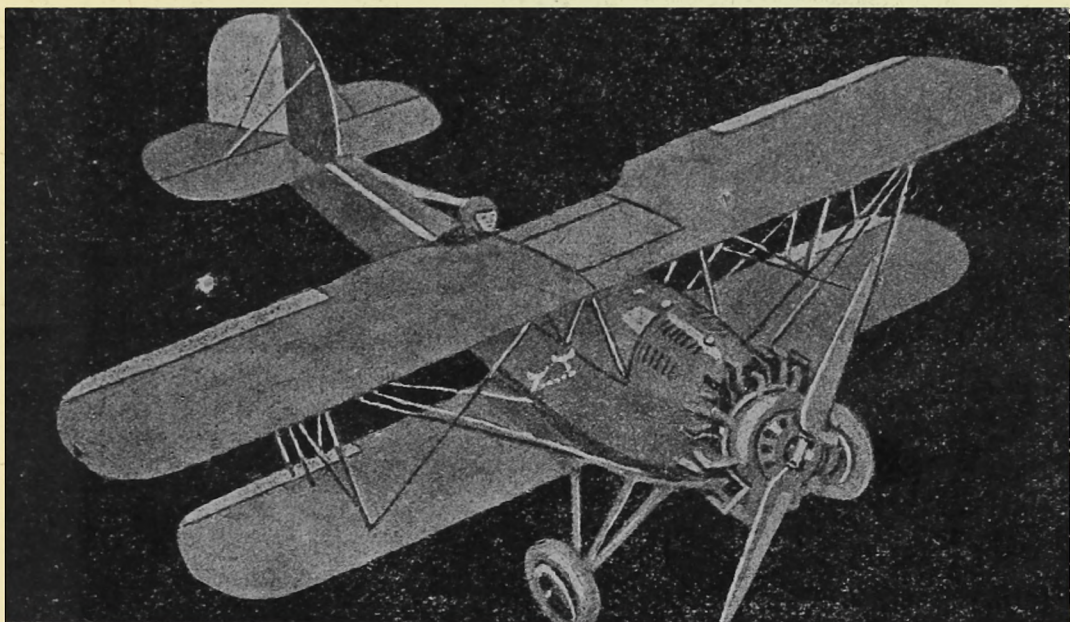
мого «ручкой», а на пассажирских самолетах «штурвалом», пилот управляет рулем глубины и элеронами, а ножными педалями — рулем направления. Рычаг, или «ручка» управления, двигается вперед и назад, вправо и влево. Если пилот взял «ручку» на себя, трос поднимает руль глубины вверх. Встречный поток воздуха ударяет в поднятый руль сверху и заставляет хвост самолета спуститься вниз, и весь самолет принимает направление полета вверх. Наоборот, если пилот берет «ручку от себя», руль глубины опускается вниз, встречный поток ударяет в опущенный руль и заставляет хвост самолета приподняться вверх, а нос опуститься вниз; тогда полет самолета будет направлен вниз к земле, на снижение.

Управление рулем направления более сложно. При нажатии ногой пилота левой педали трос, идущий от педали к рулю направления, отклоняет его налево, встречный поток воздуха ударяет в повернутый руль направления и заставляет хвост самолета отклониться от прямолинейного полета вправо, а нос самолета повернуться влево. Но здесь начинают действовать законы инерции. Выведенный этим поворотом из прямолинейного полета, самолет должен был бы по инерции лететь боком правым крылом вперед, то есть потерять скорость, а значит, и подъемную силу в крыле и упасть. Чтобы избежать это-

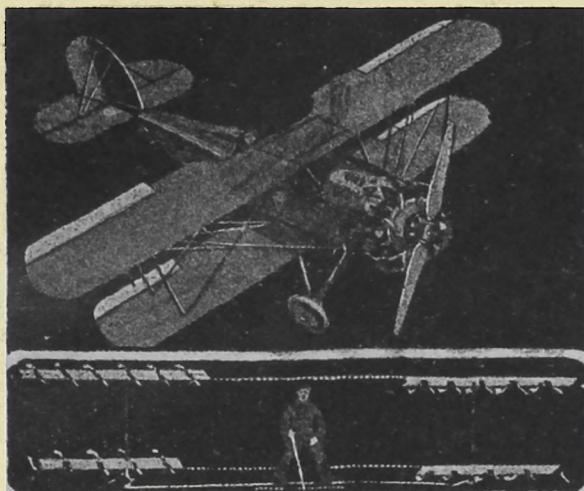


го, летчик одновременно с нажимом на левую ножную педаль передвигает влево и ручку управления. Тросы, идущие от нее к электронам, отклоняют элерон на левом крыле вверх и на правом вниз. Благодаря этому левое крыло опускается вниз, а правое поднимается вверх, то есть самолет получает крен (наклон) в сторону поворота, в данном случае влево. С таким креном, называемым виражем, самолет плавно делает поворот налево. Поворот закончен, и пилот отпускает педаль, а ручку управления отводит в обратную сторону для выравнивания крена и перевода самолета в нормальный горизонтальный полет.

**Управление самолетом.** На рисунках видны выделенные белым штрихом и пунктиром педали и руль направления. Стрелками (на нижнем рисунке) изображено движение педалей и руля направления с помощью тросов (белые линии).







Управление самолетом. На верхнем рисунке изображены особые надкрылышки—элероны, с помощью которых достигается боковая устойчивость и выправляются крены самолета при поворотах; внизу изображена схема управления элеронами.

## разные виды самолетов

современные самолеты резко делятся на две части: гражданские и военные. В свою очередь и те и другие имеют много отличий в зависимости от целей, которым они служат.

Военные самолеты состоят: 1) из тяжелых многомоторных бомбовозов, 2) разведчиков и 3) легких быстроходных истребителей.

Гражданские самолеты делятся на пассажирские, почтовые и целый ряд других. Имеются еще самолеты морские: летающие лодки и поплавковые, предназначенные для взлетов и посадок на воду. Кроме того есть самолеты, приспособленные для посадок на сушу и на воду — амфибии. Существуют самолеты деревянные, смешанной постройки (дерево, металл и фанера) и металлические; некоторые металлические самолеты имеют от одного до двенадцати моторов.

## свеча

часть мотора, служащая для получения электрической искры, зажигающей горючую смесь в цилиндре мотора.



Однокрылый самолет — моноплан.



## **старт**

момент разбега и взлет самолета; место, где поднимается самолет.

## **служба погоды**

обслуживание летчиков сведениями о погоде в местностях, над которыми он летит. Иногда служба погоды передает сведения о погоде во время полета по радио.

## **различные типы современных самолетов**

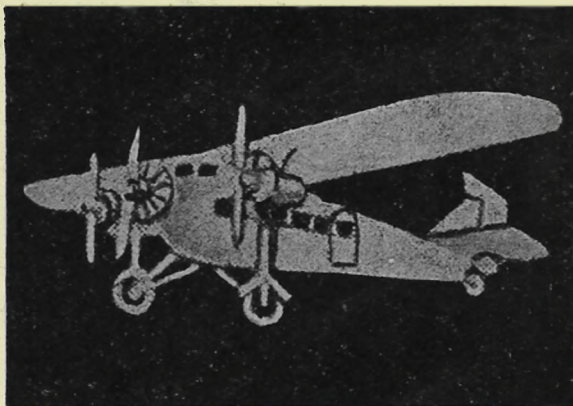
**Двухмоторный самолет.**

---



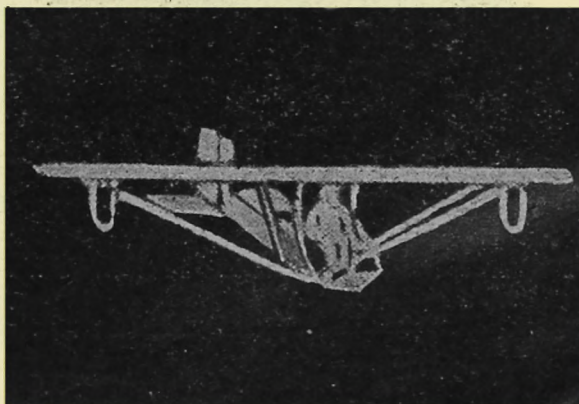
**Трехмоторный самолет.**

---

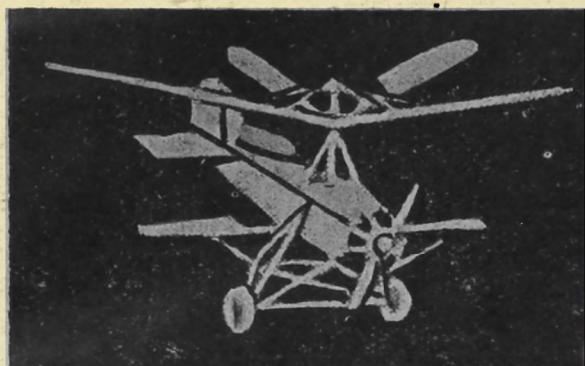


**Самолет без мотора—планер.**

---







Самолет, могущий подниматься и опускаться вертикально — автожир (вертолет).

---



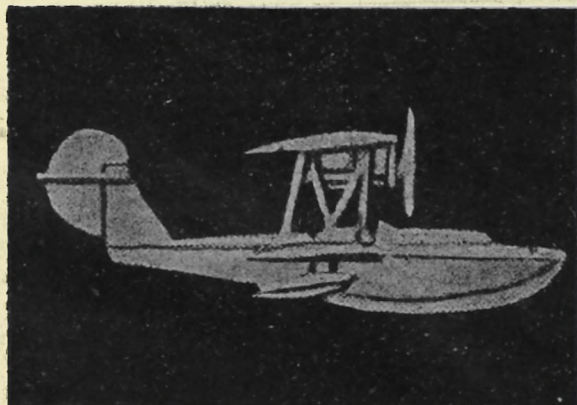
Двукрылый самолет — биплан.

---



Самолет на поплавках для посадки и взлета с воды — гидросамолет.

---



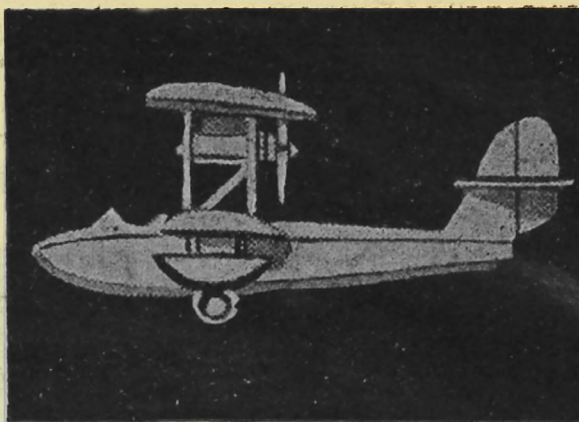
Самолет для посадки и взлета с воды — летающая лодка.

---



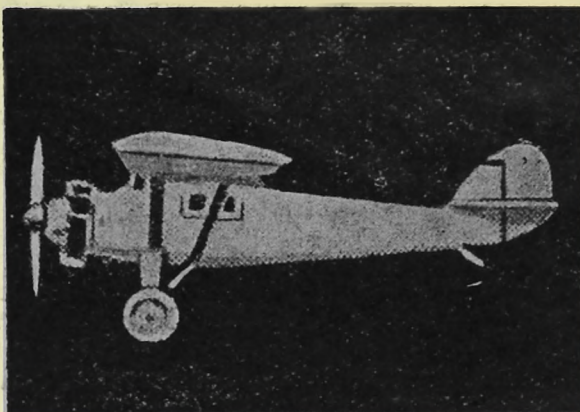
Самолет, обладающий способностью совершать взлеты и посадки и на воде и на земле.—амфибия (внизу, под лодкой, видны колеса, втягивающиеся во время полета внутрь фюзеляжа).

---



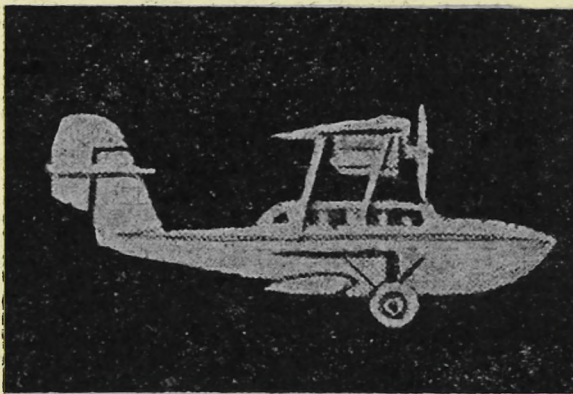
Самолет с „тянущей“ винтомоторной группой.

---



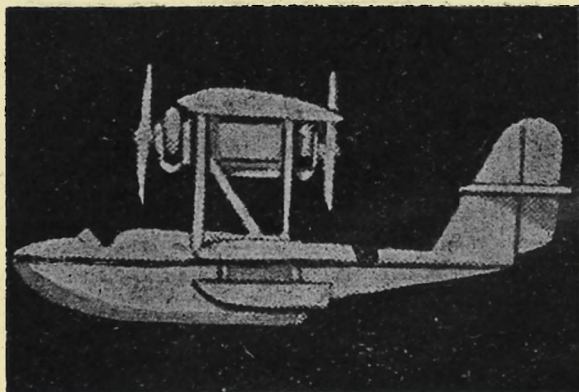
Самолет с „толкающей“ винтомоторной группой.

---

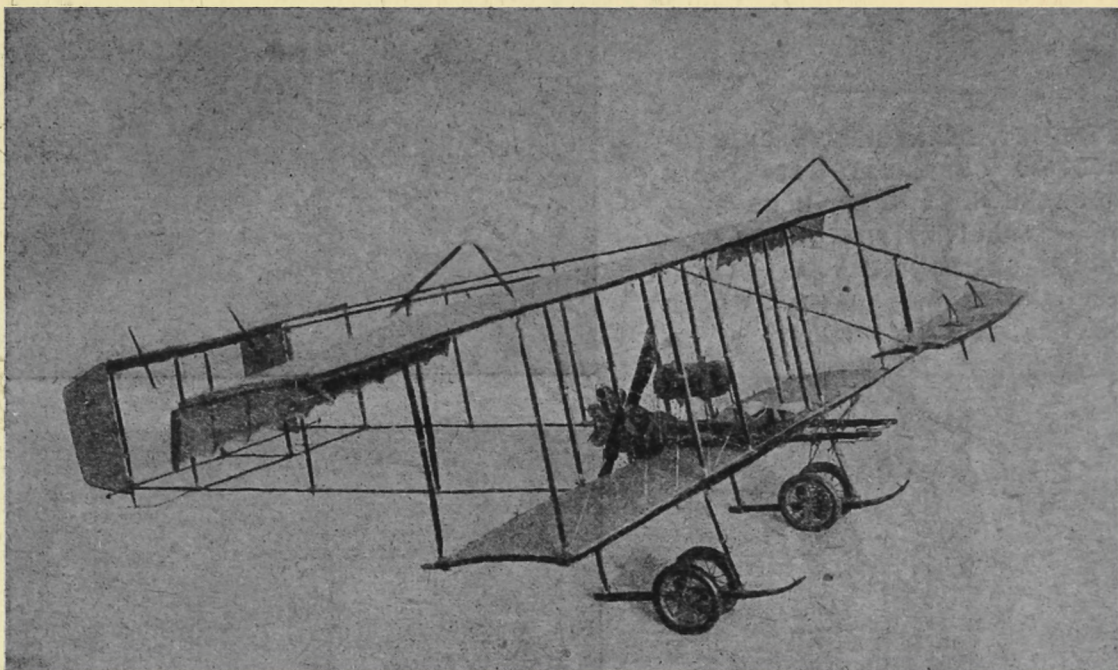


Самолет с двумя моторами (и тянущим и толкающим), расположенными по типу „тандэм“.

---







Старый учебный самолет „фарман“

## „фарман“

самолет старой французской конструкции, распространенный в дореволюционной России, применявшийся раньше в авиационных школах и отчасти на фронтах гражданской войны, но в настоящее время вышедший из употребления.

## фигурные полеты

или так называемый высший пилотаж — искусство производить сложные полеты на самолете. Главные виды таких полетов следующие: «мертвая петля», когда самолет на большой скорости поднимает нос вверх, затем летит на спине назад и переваливается, в следующий момент нос опускается вниз, и самолет выходит из петли и продолжает свой путь; «штопор вертикальный» — самолет летит вниз, вращаясь вокруг собственной оси и быстро теряя высоту; «кабрирование» — падение на хвост: самолет задирает нос кверху и, падая на хвост, переваливается через спину и выходит в нормальный полет; «пикирование» — полет самолета с огромной скоростью носом вниз. Фигурные полеты, или высший пилотаж, не забава и не трюк, а необходимость. Владение высшим пилотажем обязательно для каждого военного летчика. Только зная в совершенстве высший пилотаж, летчик может вести одиночные воздушные бои и выравнивать самолет, если он непроизвольно попадает в рискованное положение.







278.2  
1 р. 20 к.

**ЖИЗНЬ ЛЕТЧИКА**